This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Dette er en digital kopi af en bog, der har været bevaret i generationer på bibliotekshylder, før den omhyggeligt er scannet af Google som del af et projekt, der går ud på at gøre verdens bøger tilgængelige online.

Den har overlevet længe nok til, at ophavsretten er udløbet, og til at bogen er blevet offentlig ejendom. En offentligt ejet bog er en bog, der aldrig har været underlagt copyright, eller hvor de juridiske copyrightvilkår er udløbet. Om en bog er offentlig ejendom varierer fra land til land. Bøger, der er offentlig ejendom, er vores indblik i fortiden og repræsenterer en rigdom af historie, kultur og viden, der ofte er vanskelig at opdage.

Mærker, kommentarer og andre marginalnoter, der er vises i det oprindelige bind, vises i denne fil - en påmindelse om denne bogs lange rejse fra udgiver til et bibliotek og endelig til dig.

Retningslinjer for anvendelse

Google er stolte over at indgå partnerskaber med biblioteker om at digitalisere offentligt ejede materialer og gøre dem bredt tilgængelige. Offentligt ejede bøger tilhører alle og vi er blot deres vogtere. Selvom dette arbejde er kostbart, så har vi taget skridt i retning af at forhindre misbrug fra kommerciel side, herunder placering af tekniske begrænsninger på automatiserede forespørgsler for fortsat at kunne tilvejebringe denne kilde.

Vi beder dig også om følgende:

- Anvend kun disse filer til ikke-kommercielt brug
  Vi designede Google Bogsøgning til enkeltpersoner, og vi beder dig om at bruge disse filer til personlige, ikke-kommercielle formål.
- Undlad at bruge automatiserede forespørgsler
  Undlad at sende automatiserede søgninger af nogen som helst art til Googles system. Hvis du foretager undersøgelse af maskinoversættelse, optisk tegngenkendelse eller andre områder, hvor adgangen til store mængder tekst er nyttig, bør du kontakte os. Vi opmuntrer til anvendelse af offentligt ejede materialer til disse formål, og kan måske hjælpe.
- Bevar tilegnelse
  Det Google-"vandmærke" du ser på hver fil er en vigtig måde at fortælle mennesker om dette projekt og hjælpe dem med at finde yderligere materialer ved brug af Google Bogsøgning. Lad være med at fjerne det.
- Overhold reglerne
  Uanset hvad du bruger, skal du huske, at du er ansvarlig for at sikre, at det du gør er lovligt. Antag ikke, at bare fordi vi tror, at en bog er offentlig ejendom for brugere i USA, at værket også er offentlig ejendom for brugere i andre lande. Om en bog stadig er underlagt copyright varierer fra land til land, og vi kan ikke tilbyde vejledning i, om en bestemt anvendelse af en bog er tilladt. Antag ikke at en bogs tilstedeværelse i Google Bogsøgning betyder, at den kan bruges på enhver måde overalt i verden. Erstatningspligten for krænkelse af copyright kan være ganske alvorlig.

Om Google Bogsøgning

Det er Googles mission at organisere alverdens oplysninger for at gøre dem almindeligt tilgængelige og nyttige. Google Bogsøgning hjælper læsere med at opdage alverdens bøger, samtidig med at det hjælper forfattere og udgivere med at nå nye målgrupper. Du kan søge gennem hele teksten i denne bog på internettet på `http://books.google.com`

HARVARD LAW LIBRARY

Received MAY 8 1925

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Johs Jantzen.

Aargang IV, 1903.

Storage
KJC
225
.A52
A67
1903

Christiania.
I Kommission hos H. Aschehoug & Co.
1904.

MAY 8 1925

Indholdsfortegnelse.

		Side.
1.	Kommentar til nogle af de mere betydningsfulde Retsafgjørelser	V—XX
2.	Domme	1—544
3.	Afhandlinger:	
	Ruteskibe og deres Expediterers Ansvar for udlosset Stykgods (af Høiesteretsadvokat Per Rygh) . . .	49
	Expediterers Ansvar (af C. A. Gundersen) . . .	193
	Har en Reder, der har bjerget sit forsikrede Skib ved Hjælp af et af sine andre Skibe, herfor Krav paa Assurancegodtgjørelse og i Tilfælde hvilken (af Høiesteretsadvokat, Dispachør Lauritz Hofgaard)	401
	Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven (af Dispachør Theodor Ameln)	145 og 369
	Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sølovens § 8? (af Bestyrer Jantzen)	465
	Anmeldelse af Høiesteretsadvokat Halkier's Brochure: Modtager contra Reder	449
4.	Resumé af Dommenes Indhold m. m.	547
5.	Fortegnelse over de i Dommene citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.	567
6.	Sagregister	569
7.	Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere .	572
8.	Do. „ Domstolene	574
9.	Do. „ Parterne	576

Kommentar

til nogle af de mere betydningsfulde Retsafgjørelser, optagne i indeværende Aargang.

Befragtningsspm.

Dommen i „Corinna"-Sagen" (No. 71, S. 408) angaar et overmaade vigtigt Principspørgsmaal, nemlig om det egentlige Konnossementsansvar efter Sølovens § 145 kan gjøres gjældende af Befragteren, naar han selv er Modtager af Ladningen. Der viste sig ved Udveiningen af et Parti Kul i Christiania at mangle 6 Ton, og Modtagerne, der selv havde befragtet Skibet, holdt tilbage af Fragten et Beløb til Dækning af denne Manko, skjønt det synes ikke at have været omstridt, at man fra Skibet havde udleveret alt, hvad der var kommet ombord. Afskiberne i England havde solgt Lasten til Befragterne. I den af Rederiet anlagte Sag paastod dettes Sagfører, at Afskiberne, naar de leverede Last til Skibet, kun var at anse som Befragternes Agenter, og Spørgsmaalet synes alene at have dreiet sig herom. Søretten frikjendte imidlertid Befragterne og dømte Rederiet til at betale Sagens Omkostninger. Man kunde vel vanskelig vente et andet Resultat, eftersom Norges Høiesteret tidligere havde besvaret Spørgsmaalet paa samme Maade, men det fremgaar tydeligt af Dommen, at Søretten var fuldt ud enig i Høiesterets Afgjørelse, og det endog i den Grad, at Retten udtaler, at Befragterens Stilling vilde blive „meget risikabel for ikke at sige faktisk retsløs", hvis den af Rederiets Sagfører forsvarede Anskuelse var den rette.

Dette er unegtelig meget stærke Ord, og hvis de var vel begrundede, vilde det ikke være nogen misundelsesværdig Lod at være Befragter f. Ex. i Tyskland, hvor Rigtigheden af Rederiets Paastand synes at være uomtvistet, se Dr. William Lewis „Das Deutsche Seerecht" 1901 II, Side 346, eiheller i Danmark, hvor den samme Paastand er udtrykkelig anerkjendt af Høiesteret, se nærværende Samling 1901 Side 284 (1902, Side 201). Naar Retten udtaler, at det synes ganske uantageligt, at Befragteren, som ikke er repræsenteret ved Ladningens Aflevering til Skibet, skulde ansees at have frafaldet ethvert Ansvar overfor dette, maa der vistnok ligge en eller anden Misforstaaelse til Grund for denne Udtalelse, eftersom en saa haabløs Paastand utvivlsomt ikke har været nedlagt paa Rederiets Vegne. Spørgsmaalet er i al sin Simpelhed det, om en Befragter kan holde Rederen ansvarlig, naar Kapteinen i god Tro, og uden at der er nogetsomhelst at lægge ham til Last, har undertegnet Konnossement for 6 Ton Kul mere, end der faktisk er kommet ombord.

Ved Certepartiet forpligter Befragteren sig til at levere Skibet den aftalte Last, og naar han lader denne Forpligtelse opfylde ved andre, følger det af almindelige Retsprincipper, at han er ansvarlig for de Feil, der under Opfyldelsen af denne Forpligtelse begaaes af vedkommende Afskiber; naar altsaa denne veier feil, er det i Forholdet til Bortfragteren retligt at opfatte ganske paa samme Maade, som om det havde været Befragteren selv, der havde begaaet Feilen, og heraf følger atter, at han ikke kan paaberaabe sig denne Feil som Grundlag for nogen Erstatningsfordring overfor Skibet, selvfølgelig forudsat, at Kapteinen er i god Tro med Hensyn til Rigtigheden af den opgivne Vægt.

Sølovens § 144 andet Stykke har en Bestemmelse om, at Skipperen ikke kan forlange skyldige Liggedagspenge af Modtageren, medmindre derom er taget Forbehold paa Konnossementet; men ingen vil paastaa, at denne Bestemmelse kan paaberaabes af Befragteren, som selv er Modtager, ganske simpelt fordi det er Befragteren selv, der har paataget sig at levere Lasten i den fastsatte Tid, og naar denne Forpligtelse ikke opfyldes, bliver han

ansvarlig, uden at det nytter ham det mindste at henvise til Retsforholdet mellem ham og Afskiberen. Paa samme Maade har § 145 en Bestemmelse om, at Skibsføreren overfor Modtageren er ansvarlig for Rigtigheden af, hvad der i Konnossementet opgives om Godset, men denne Bestemmelse kan ikke paaberaabes af Befragteren, fordi Godsets Levering til Skibet, indbefattende dets Veining, Maaling, Tælling osv., er Opfyldelse af Forpligtelser, som han har paataget sig overfor Skibet, og for Feil, der begaaes, har han derfor selv Ansvaret. Det vilde ogsaa være lidet rimeligt, om Befragterens Rettigheder og Forpligtelser overfor Skibet skulde være afhængige af Retsforholdet mellem ham og Afskiberen, eftersom Bortfragteren intetsomhelst har at gjøre med dette Retsforhold og intet kjender dertil. Ingen vilde finde paa at bestride, at Befragteren ikke kunde paaberaabe sig § 145, naar han selv leverede sin egen Last til Skibet, men er man enig herom, maa Forholdet i alle Tilfælde være det samme, naar Befragteren selv er Modtager, fordi det kontraktsmæssige Mellemværende mellem Reder og Befragter, som sagt, ikke kan bero paa Befragterens Forhold til en Tredjemand (Afskiberen).

Den samme Sag frister forøvrigt til at anstille videre Betragtninger over Konnossementsansvaret i den urimelige Udstrækning, hvori dette Ansvar er paalagt Rederne ved Sølovens § 145, forsaavidt nemlig denne Paragraf paalægger Rederen en Garanti overfor Modtageren for Godsets rigtige Beskrivelse i Konnossementet, saaledes at Rederen har Ansvaret for Uoverensstemmelser, selv om der intetsomhelst er at bebreide ham eller hans Folk. Alle Forfattere synes at være enige om, at dette strenge Ansvar forudsætter god Tro hos Indehaveren af Konnossementet[1]), men hvad vil god Tro i denne Forbindelse sige? Lad os holde os til den foreliggende Sag. Vi har for os et gammelt, velkjendt Kulimport-Firma, der selvfølgelig er nøie inde i de Forhold, hvorunder Indlastning af Kul foregaar i Bristol-Kanalen. Dette Firma kjøber et Parti Kul i England, befragter et Skib for Kullenes

[1]) Se Platou S. 303, Bentzon S 204, Grundtvig S. 201.

Transport og modtager et Konnossement paa 245 Ton, men finder ved Udveiningen, at der kun er 239 Ton, altsaa en Manko paa 6 Ton[1]). Det er ikke bestridt, at Kapteinen har udleveret alt, hvad han har modtaget ombord, og det oplyses under Sagen, at Styrmanden kontrollerede Veiningen paa Lastepladsen; at Konnossement var udstedt overensstemmende med Veiesedlerne, er heller ikke bestridt. Hvad er det nu for en god Tro, som er krænket, ved at der udleveres 6 Ton for lidt? Selvfølgelig gaar Befragterne ikke omkring og troer eller stoler paa, at de vil faa præcis 245 Ton — hvad de troer og stoler paa, og hvad de har Ret til at stole paa som Indehavere af Konnossementet (deres Egenskab af Befragtere ser vi her bort fra) er alene det, at der fra Skibets Side er udvist nødvendig Kontrol. Denne Kontrol er, praktisk talt, indskrænket til at konferere Veiesedlerne med Konnossementet og se, at det stemmer, men lad os gaa videre og antage, at de ogsaa har Ret til at forlange, at en af Skibets Officerer skal sidde inde i Skuret, hvor Jernbanevognene med Kullene veies, og passe paa Veiningen, forsaavidt han overhovedet faar Tilladelse hertil (ildeseet er han naturligvis altid paa et saadant Sted). Hvad vil det da sige at passe paa Veiningen? Det vil sige at notere det Tal, som Vægtens Viser peger paa, og senere sammenholde det med de officielle Veiesedler. Anden Kontrol kan man heller ikke med Rimelighed forlange. Vilde en Kaptein, hvor han kom hen i Verden, gaa saa vidt i sin Iver som Kontrollør, at han forlangte Vægtmaskiner justerede eller prøvede under hver Veining, vilde han snart have gjort sig umulig, og hvad der gjælder selve Vægten, gjælder ogsaa Jernbanevognenes Tara. Den er den samme, saalænge Vognen er i Brug, uden Hensyn til de Variationer i Vægten, som Vognens større eller mindre Fugtighed foraarsager. Altsaa,

[1]) Naar det er paa det Rene, at det er det samme Kvantum Kul, der er veiet paa Lasteplads og paa Losseplads, er det lidt vanskeligt at forstaa, hvorledes saadan Manko kan være konstateret. Selvfølgelig er der kun veiet én Gang hvert Sted, men hvorfor skal det uden videre antages, at den sidste Veining er korrektere end den første?

intet fornuftigt Menneske vilde falde paa at sige, at han gik i den gode Tro, at Skipperen havde foranlediget Vægten og Taraen justeret, men alligevel skal Rederen have Ansvaret for, at baade Vægtredskaber og Tara er fuldkommen korrekte. Det er klart, at man ved at lægge saadant Ansvar paa Rederen kommer langt udenfor det Maal, man tilsigter ved den strenge Regel i § 145, nemlig at beskytte den gode Tro i den Omsætning af Gods, som sker gjennem Konnossement. Den, der faar ihænde et Konnossement paa 245 Ton Kul, støtter selvfølgelig ikke paa dette Dokument nogen Formodning eller Forvisning om, at de benyttede Vægte eller Vognenes Tara har været korrekt; følgelig er der ingen god Tro med Hensyn til Undervægt, der skriver sig fra Feil i nævnte Retninger, og følgelig burde der heller ikke være noget Ansvar for Skibet for saadan Undervægt. I sit velkjendte Værk om Konnossementet siger *Professor Grundtvig* S. 179, „at i Princípet er den Tanke, at gribe Udstederen af Konnossementet som Garant i Omsætningens Interesse for dets Angivelser, saa tiltalende og ligefrem." Jeg maa tilstaa, at jeg finder det mærkeligt, at en uinteresseret Jurist kan finde noget tiltalende deri, hvorimod jeg selvfølgelig let kan tænke mig, at Befragtere og Modtagere finder det tiltalende, ligesom uden Tvivl Smeden fandt det meget tiltalende, da Retten greb Bageren som Garant for, at der ingen Mord skulde blive begaaet i Byen. Den stakkels Bager følte sig sikkert ikke saa tiltalt deraf.

Maaneds-befragtning og Frem-befragtning.

I „Anna"-Sagen (No. 58, S. 331) var Forholdet det, at Dampskibet „Anna" var maanedsbefragtet til A., som atter bortfragtede det for en Reise med Korn fra Kønigsberg til Bergen. Noget af Ladningen befandtes ved Udlosningen i Bergen at være beskadiget ved Vand, som ikke synes at have været af den reneste Sort, eftersom det skrev sig fra en Lækage i et Afløbsrør, der fra Klosettet gik ned i Lasterummet. Som rimeligt var, vilde Modtageren af Ladningen, som vi vil kalde B., have Erstatning for denne Skade, og i det Øiemed sagsøgte han først Rederiet, der imidlertid blev frifundet, idet Søretten i Stavanger fandt, at

Skaden skyldtes en „kasuel Begivenhed". Man vil heller ikke finde det urimeligt, at B. derpaa vendte sig mod A., og til en Begyndelse havde han her mere Held med sig, idet Søretten i Bergen dels fandt, at det i og for sig var uforsvarligt at anbringe et Afløbsrør fra Klosettet ned i Lasterummet, hvilket lyder meget plausibelt, og dels fandt, at A., den Gang Skaden indtraf, virkelig var Skibets Reder, hvilket unegtelig er vanskeligere at forstaa. Imidlertid varede B.s Glæde kun kort; thi A. appellerede til Høiesteret, hvor han opnaaede Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger for begge Instanser. Endda har imidlertid B. en Chance, hvis det fremdeles staar ham aabent at appellere den første Søretsdom, og muligvis vil det saaledes sluttelig lykkes ham at opnaa den Satisfaktion, han saalænge har kjæmpet for, omend det ikke bliver uden Omkostninger.

Skjønt det lyder mærkeligt, antydes det ikke, hverken i Høiesterets eller Sørettens Dom, om B. var Befragter; det ser nærmest ud til, at det alene var som Indehaver af Konnossementet og Ladningsmodtager, at han sagsøgte A., men paa den anden Side bliver Høiesterets hele Argumentation vanskelig at forstaa, hvis ikke B. tillige var Befragter. Var han nemlig kun Ihændehaver af Konnossementet og Modtager af Ladningen, havde han jo slet ingen Kontrakt med A., og det synes da ikke at være nødvendigt at argumentere længe for at motivere A.s Frifindelse. Kontrakten indeholdtes da alene i Konnossementet, der var underskrevet af Skibets Fører i hans Stilling som saadan, altsaa som Rederiets Befuldmægtigede, og det vilde da ialfald have været tilstrækkeligt i Motiveringen at forklare dette. Selv om Konnossementet henviste til den Kontrakt, der var afsluttet af A. for Reisen Kønigsberg— Bergen, vilde saadan Henvisning ikke medføre, at A. blev Part i nogen Kontrakt med B. Meningen vilde alene være, at Transporten skulde udføres paa de Betingelser, der indeholdtes i Reisecertepartiet, men det var Rederiet, der gjennem sin Skipper ved Konnossementet havde paataget sig at udføre denne Reise paa de nævnte Betingelser, og det var altsaa alene Rederiet, der var ansvarlig for Transportens forsvarlige Udførelse.

Høiesteret nøies imidlertid ikke med at fastslaa, at Kapteinen undertegnede Konnossementerne, ikke paa A.s men paa Rederiets Vegne, men Høiesteret anstiller en hel Del baade interessante og vistnok korrekte Betragtninger angaaende A.s Ansvar overfor Befragterne, Betragtninger, som imidlertid kun vilde være af Betydning for den foreliggende Sag, saafremt B. var Befragter. Under denne Forudsætning bliver altsaa Spørgsmaalet ikke, eller ialfald ikke alene, om B. som Indehaver af Konnossementet havde nogen Fordring overfor A., men om han som Befragter, altsaa som den, der havde sluttet Kontrakten med A. for Reisen Kønigsberg—Bergen kunde kræve Erstatning hos A. for den beskadigede Last. I saa Henseende udtaler Høiesteret, at fra det Øieblik Kapteinen paa Rederiets Vegne gjennem Udstedelse af Konnossement har overtaget Ansvaret for Ladningen, har dennes Eier den samme Garanti for Varernes sikre Transport som i Tilfælde af direkte Befragtning, *hvorfor det maa antages at ligge udenfor, hvad der med Rimelighed kan ansees forudsat af Parterne ved Underbefragtningens Afslutning, at Underbortfragteren*[1]), *der regelmæssig vil mangle nærmere Kjendskab til samt Adgang til indgaaende Kontrol med Skib og Besætning, skulde vedblive ved Siden af Rederiet at være ansvarlig for Opfyldelsen af de Forpligtelser, Skipperen har overtaget ved Konnossementet.* Ved disse Udtalelser synes Høiesteret at være i fuld Overensstemmelse med de søretlige Forfattere, se *Platou* S. 242—243, *Grundtvig* S. 309, saavelsom med den tyske Handelslovbogs § 662. Det maa herved haves in mente, at Søretten i Bergen havde udtalt, at det var uforsvarligt at lade et Afløbsrør fra Klosettet gaa ned i Lasterummet. Hvis dette er rigtigt, var Skaden altsaa at anse som en Følge af, at Skib-

[1]) Dette Udtryk benyttes af Høiesteret, ligesom ogsaa af Professor *Platou* S. 240 ff., og det bruges ogsaa i Forretningslivet. Derimod bruger Professor *Grundtvig* Benævnelsen: *Frembortfragteren* og *Frembortfragtning*, og det kan ikke negtes, at disse Udtryk klinger bedre og har en Parallel i Betegnelserne *Fremleier* og *Fremleie*. Udtrykket *Underbefragter* bør dog maaske foretrækkes for Frembefragter.

et ikke var i den Stand for Reisen, det skulde være, og Høiesteret har saaledes ved denne Dom fastslaaet, at Maanedsbefragteren *ikke* overfor Underbefragteren har noget Ansvar for, at det i deres Kontrakt nævnte Skib lider af saadanne Feil eller Mangler, at det ikke kan siges at være i behørig Stand til Reisens Udførelse, et Resultat, hvis Rigtighed maaske vil kunne bestrides. Hvad man nu end mener herom, saa vil Dommen lære Ladningseiere, at de fremtidig i lignende Tilfælde bør holde sig til Skibet og ikke til Maanedsbefragterne; thi medens Maanedsbefragterens Ansvar er tvivlsomt, er Rederiets Ansvar givet, naturligvis forudsat at Skaden ikke skyldes en „kasuel Begivenhed." De Sagkyndige faar afgjøre, om det er rigtigt, hvad Bergens Søret udtalte, nemlig at det er uforsvarligt at lade et Klosetrør gaa gjennem Lasterummet; usagkyndige vil ialfald finde det uappetiteligt, at Fødevarer kan udsættes for at komme i Berøring med Udtømmelser fra et Klosetrør.

Saavel i den her omtalte Dom som ved Dommen i „Scandia" Sagen No. 65, S. 365 udtaler Norges Høiesteret udtrykkelig, at Sølovens § 275 ikke har noget med Maanedsbefragtning at gjøre, og den sidstnævnte Dom fastslaar yderligere den uomtvistelige Sandhed, at Maanedsbefragteren kun kan paadrage Rederiet Forpligtelser ved Frembortfragtning indenfor de Grænser, der er fastslaaet i Maanedscertepartiet; det er dettes Betingelser, som er afgjørende for den Bemyndigelse, Maanedsbefragteren har faaet til at disponere over Skibet, og Tredjemand, som indlader sig i Kontrakt med Maanedsbefragteren, og betinger sig Rettigheder, som ikke stemmer overens med Maanedscertepartiet, har altsaa alene sin egen Medkontrahent at holde sig til, naar Rederen negter at opfylde denne Kontrakt.

Der gives, som bekjendt, mange forskjellige Maader at tjene Penge paa, ogsaa indenfor Skibsfartens Omraade, hvor en blandt mange er den, at Befragteren betinger sig længere Tid til Lastning eller Losning, end han behøver, og samtidig forbeholder sig en Godtgjørelse for den Tid, han ikke benytter, og som altsaa spares for Skibet; denne Godtgjørelse kaldes paa engelsk for „despatch

money", og det er et gammelt Stridsspørgsmaal, hvorledes den skal beregnes. I „Guldborg"-Sagen, (No. 57, S. 327) var der betinget 8 sh. 4 d. „for every hour saved in discharging"; der skulde losses 350 Ton hver Arbeidsdag, og Tiden for Losningen udløb om Tirsdagen Kl. 10 Fmd., medens Losningen allerede var fuldendt Kl. 4 om Emdg. den foregaaende Lørdag. Modtagerne forlangte Godtgjørelse for 66 sparede Timer, men Rederiet vilde kun betale for 42 Timer, fordi det mente, at Søndagen ikke kunde medregnes. Retten gav Modtagerne Medhold, og hertil er der neppe noget at sige. Retten fandt, at Klausulen naturligst maatte forstaaes saaledes, at Søndagen skulde medregnes, fordi denne Dag jo faktisk ogsaa var sparet for Skibet. Var Retten kommet til det modsatte Resultat, saaledes som en af de voterende Assessorer gjorde, havde der heller ikke været noget at sige dertil; det kunde begrundes ved, at Rederiet efter hele Godtgjørelsens Natur burde have Fordelen af Tvivlen, og at selve Ordene „saved in discharging" nærmest tydede paa, at det var den sparede Lossetid, der skulde honoreres, hvorfor ogsaa den dissenterende Dommer meget konsekvent vilde indskrænke den Tid, hvorfor despatchmoney skulde betales, til de sparede *Arbeidstimer*. Negtes kan det vel heller ikke, at om den skal udvides til at gjælde den Tid, der spares for Skibet, vilde det kunne have høist betænkelige Konsekvenser for det Tilfælde, at Lossetiden f. Ex. var blevet forlænget ved extraordinære Begivenheders, saasom Streikers, Indtræden efter Losningens Fuldendelse om Lørdagen men inden Tirsdag Kl. 10. Rettens Afvisning af dette, ikke saa uefne, Argument blot ved en Henvisning til, at noget saadant ikke forelaa her, tager sig lidt eiendommelig ud. Hvorom alting er, saa kan der let opstaa Strid om Beregningen af despatch money, og man gjør derfor vel i at fastslaa det ganske tydeligt i Kontrakten, hvorledes den skal beregnes — det falder meget billigere og lettere ind at bede Domstolene om at foretage Beregningen.

I nærværende Aargang findes et Par ganske interessante Domme angaaende Streiker, nemlig Norges Høiesterets Dom i

Streiker.

„Frithjof"-Sagen (No. 25, S. 110) og Christianssunds Sørets Dom i „Aarstein"-Sagen (No. 33, S. 177). Lovens almindelige Regel er jo den, at alene Hindringer, som vedrører den Del af Arbeidet ved Lastning eller Losning, som paahviler Skibet, afbryder Liggedagene. Naar altsaa Streiken ikke er til Hinder for at tage Lasten ombord, efterat den er bragt til Skibssiden, eller for at opheise Lasten og bringe den til Skibssiden, idet disse Operationer f. Ex. kan udføres af Skibets eget Mandskab, vil Liggedagene vedblive at løbe under Streiken, uden at Afskiber eller Modtager kan paaberaabe sig, at Streiken hindrer dem i at udføre den Del af Lastnings- eller Losningsarbeidet, som falder paa dem. Naar Kontrakten imidlertid indeholder en Streikeklausul, vil den retslige Virkning deraf som Regel være den, at Afskiberen eller Modtageren fritages for Ansvar for det Ophold udover Liggedagene, der er en *nødvendig* Følge af Streiken. Kjøbmanden kan ikke lægge Hænderne i Skjødet og blot undskylde sig med en Henvisning til Streiken — han maa være virksom for, trods Streiken, at skaffe den nødvendige Arbeidshjælp, og det bliver da Domstolenes Sag at afgjøre, om han under de forhaandenværende Omstændigheder har anstrengt sig paa tilbørlig Maade i dette Øiemed. Afgjørelsen heraf beroer ikke paa, om det overhovedet var muligt at skaffe Arbeidsfolk trods Streiken, men Hensyn vil være at tage til de Ofre af økonomisk og anden Art, som det vil være *forretningmæssig rimeligt* at forlange, at Kjøbmanden skal bringe for at overvinde de Hindringer, som Streiken stiller i Veien for Arbeidets Fuldførelse i den kontraktsmæssige Tid. I mangfoldige Tilfælde vil vel Streiken overhovedet ikke være nogen Hindring for Arbeidets Fuldførelse, forsaavidt som Kjøbmanden nemlig ved at indgaa paa de Streikendes Betingelser kan faa dem til at gjenoptage Arbeidet; men det er en Selvfølge, at den Befragter, der i sin Kontrakt udtrykkelig har taget Reservation i Tilfælde af Streike, ikke kan være forpligtet hertil. Han har netop ved denne Reservation villet sikre sig saaledes, at han overfor de Fordringer, som Arbeiderne opstiller, kan indtage sit Standpunkt uafhængig af de Baand, som allerede indgaaede Kontrakter vilde lægge paa hans Beslut-

nings- og Handlefrihed. Indforskrivning af Arbeidskraft andetsteds fra er en Udvei, som mulig vil staa ham aaben, men om han har nogen Forpligtelse til at benytte den, selvom det kan ske uden extraordinære økonomiske Ofre fra hans Side, er et Spørgsmaal, som ikke lader sig besvare i sin Almindelighed; det er meget muligt, at det af andre Grunde, som maa respekteres, kan have sine Betænkeligheder for ham at benytte denne Udvei, og i denne Organisationernes Tid er det ialfald neppe tvivlsomt, at den enkelte Arbeidsherre vil være fuldt berettiget til at henvise til den Parole, der er udgaaet fra Bestyrelsen for den Organisation, han tilhører, og at Domstolene derfor som Regel ikke vil anse ham forpligtet til at overvinde Hindringerne ved at foretage noget, som er i Strid med de Beslutninger, der er vedtagne af hans Organisation.

Der er intet i de ovennævnte Domme, som er i Strid med de her anstillede Betragtninger. I „Frithjof"-Sagen synes Søretten og Høiesteret at have været enige om de retlige Synspunkter, der maatte være afgjørende for Modtagerens Forpligtelser, og Forskjellen i Opfattelsen havde kun Hensyn til Bedømmelsen af det rent faktiske Skjønsspørgsmaal, om Modtageren havde gjort, hvad han burde, for at overvinde Streikens Følger. I „Aarstein"-Sagen var Forholdet det, at man ikke blot havde taget Forbehold med Hensyn til Streiker men desuden til alle Følger af Streikerne, og Søretten frifandt derfor ogsaa Befragteren for Ansvar for det Ophold, der var den nødvendige Følge af, at et stort Antal Skibe, der var ankomne under Streiken, samtidig skulde expederes efter Streikens Ophør. At Resultatet maatte være blevet det samme, selvom der ikke var taget saadant udtrykkeligt Forbehold, er indlysende.

Dispache-spørgsmaal m. m.

Den i „Norge" Sagen (No. 15, S. 71 jfr. No. 16, S. 65 i Aargang I) afsagte Dom afsluttede en langvarig Strid mellem Rederiet og Ladningseierne. „Norge" havde i November 1896 paa Reise fra Middelhavet til forskjellige skandinaviske Havne med en Stykgodsladning maattet anløbe Lissabon som Nødhavn. Ladningen blev oplosset og Skibet efter afholdt Besigtelse repareret

paa Stedet, men da Besigtelsesmændene havde erklæret, at Lasten, som bestod af en Juleladning Vin, Rosiner, Nødder m. v., uden Ophold burde sendes videre til Bestemmelsesstederne, foranledigede Rederiet, at saa skete, og en Del af Ladningen bragtes frem med et andet af Rederiets Skibe. Det ser ikke ud til, at Rederiet traf nogen Aftale med Ladningseierne desangaaende, og Lasten udleveredes i Gøteborg paa de oprindelige Konnossementer. Endskjønt intet siges udtrykkelig derom i Dommene, tør det dog antages, at Indehaverne af Konnossementet har været kjendt med, hvad der blev foretaget, uden at de protesterede derimod.

I den første Retssag dreiede det sig om forskjellige Dispachespørgsmaal, af hvilke de væsentligste var følgende:

1. Ved en af Kapteinen paa lovlig Maade foranstaltet Besigtelse var Skibet i beskadiget Stand vurderet til 28 396 Kroner og 80 Øre, men ved en senere Besigtelse, der foranstaltedes af „Ocean" som Assurandør for en større Del af Ladningen, ansattes Værdien til 76 204 Kroner 80 Øre. Det var saaledes, som man vil se, kun forsaavidt Ørene angik, at de to Besigtelser var enige, medens Forskjellen i Kroner var ikke mindre end 47 808. Dispachøren lagde den mindste Værdi til Grund ved Fastsættelsen af de bidragspligtige Værdier, men Høiesteret fandt, at Skibets Værdi efter fuldendt Reparation i Forbindelse med Reparationsomkostningernes Beløb viste, at dets Værdi i beskadiget Stand maatte have været mindst Kr. 76 204.80.

2. Et Parti Svovl var ved Udlosning i Pramme, Lagring og Gjenindlastning ved Pramme svundet 3,62 Procent, og dette Tab vilde Ladningseierne have erstattet som Havarigros overensstemmende med Sjølagens § 188, Punkt 7; men herpaa vilde hverken Dispachøren eller Høisteret gaa med, Dispachøren ikke, fordi han mente, at hin Bestemmelse forudsætter, at Lasten gjenindtages i samme Fartøi og ikke kan anvendes i et Tilfælde som det foreliggende, hvor Reisen afsluttede i Nødhavn, Høiesteret ikke, fordi der manglede Beviser for, at Svindet skyldtes saadanne Forhold, der efter den nævnte Bestemmelse maatte være Betingelse for Svindets Opførelse som Havarigros (nemlig at „skadan upp-

kommit därigenom, at lossning eller inlastning måste ske medelst andra farkoster eller på annat icke vanligt sätt".)

3. Ved Ladningens uopholdelige Viderebefordring var der efter Rederiets Opgave indsparet et Beløb af Kr. 3950,92 i Lagerleie, Brandassurance m. m., og dette Beløb vilde Rederiet have opført som Havarigros, hvilket dog hverken Dispachøren eller Høiesteret kunde bifalde, et Resultat, som neppe behøver nogen videre Forklaring.

4. Distancefragten til Lissabon beregnede til £ 574.1.10½; hele Fragten efter Konnossementerne beløb sig til £ 1589.5.11, og den Fragt som havde maattet betales, om et andet Skib var befragtet for hele Ladningens Videretransport beregnedes til £ 1934.5.3½. Paa Basis heraf gjorde Rederiet gjældende, at Havariet saaledes havde medført en Forhøielse af Fragten paa £ 1934.5.3½ + £ 574.1.10½ ÷ £ 1589.5.11 eller Kr. 16 700.27, som det forlangte godtgjort som Havarigros, medens Dispachøren fandt, at hele denne Sum med Rette tilkom Rederiet, hvorfor han fordelte den proportionelt paa Ladningseierne. Høiesteret udtalte, at det var en given Sag, at den nævnte Sum ikke kunde opføres som Havarigros, og da Sagen kun angik „Klander" af Dispache, kunde det ikke under denne Sag afgjøres, om Rederiet havde Krav paa denne Extrafragt [1]).

5. Som Fragtens Bidragsværdi havde Dispachøren opført den halve Distancefragt, medens Ladningseierne paastod, at det halve af Konnossementsfragten skulde bidrage. Heri gav Høiesteret Dispachøren Medhold.

Efterat disse Punkter saaledes var endelig afgjorte, stod tilbage for Rederiet ved en ny Retssag at faa Domstolenes Afgjørelse af dets Ret til den ovenfor under 4 omtalte Extrafragt.

[1]) Dette er meget betegnende for den Stivhed og Formalisme, der raader i den civile Retspleie. Man skulde synes, det havde ligget nær for Høiesteret at udtale sig om dette Spørgsmaal i den første Proces og derved hindret al den Vidtløftighed, Tidsspilde og Bekostning, som en ny Proces maatte medføre. Det er vanskeligt at se, hvilke reelle Betænkeligheder der kunde være ved at afgjøre dette Spørgsmaal i den første Proces.

Det var denne Retssag, som sluttede med den Dom, der er optaget i indeværende Aargang som Nr. 15, og ved hvilken det blev kjendt for Ret, at Rederiet ikke kunde fordre saadan Fragt, eftersom Fragtaftalen ikke paa lovlig Maade var blevet hævet ved, at Lasten som en Følge af Skibets Reparation var blevet skilt fra Skibet i Lissabon, og eftersom det ikke var bevist, at Indehaveren af Konnossementet, der havde faaet Godset udleveret mod at betale den deri anførte Fragt, havde forbundet sig overfor Rederiet til at betale den forøgede Fragt, som Lastens Videreforsendelse med andet Skib maatte medføre, eller havde givet sit Samtykke til den sidstnævnte Befragtning.

Ser man rent praktisk og forretningsmæssigt paa Sagen, kunde Rederiet neppe handle anderledes, end det gjorde. Besigtelsen havde udtalt, at Lasten snarest burde videresendes med andet Skib, og der kunde neppe være Spørgsmaal om at føre Underhandlinger med alle de mange Afskibere og paa Forhaand indhente deres udtrykkelige Samtykke. Hvis man imidlertid formener, at Rederiet paa Forhaand skulde have faaet deres Samtykke, og videre sørget for at faa de oprindelige Konnossementer udleverede og nye udstedte, saa vilde Følgen af, at Rederiet forsømte dette, alene være den, at det maatte være forpligtet til at erstatte Ladningseierne det Tab, som paaførtes dem ved denne Forsømmelse. Imidlertid synes det ikke fra nogen Side at have været paastaaet, at Rederiet ikke handlede fornuftigt og overensstemmende med Ladningseiernes Interesse ved at videretransportere Lasten med andet Skib, og heller ikke synes der at have været nogen Strid om, at Ladningseierne var vidende om de Forholdsregler, der blev trufne, og fandt sig deri uden at protestere. Under disse Omstændigheder synes det unegtelig at være noget uretfærdigt, at Ladningseierne skulde slippe for at betale Extrafragten. Faktum er det, at Reisen sluttede i Lissabon, og at Ladningen derfra transporteredes videre paa Rederiets Foranstaltning i Ladningseiernes Interesse, overensstemmende med Besigtelsesmændenes Raad. Det synes da rimeligt, at de Ofre, som Rederiet derved bragte, burde erstattes af Ladningseierne, og da

ingen Fragt var betinget, havde man Bestemmelsen i Sjölagens § 150 om gangbar Fragt at holde sig til ved Fastsættelsen af den Extrafragt, som Ladningseierne burde have erlagt. Negtes kan det dog ikke, at Sagen er noget tvivlsom, og at navnlig den Omstændighed, at Rederiet synes at have undladt at meddele Ladningseierne, at forhøiet Fragt vilde blive fordret, mulig kan have bibragt disse en begrundet Formodning om, at de kun vilde blive affordret Konnossementsfragt.

Ansvar for Tab af Liv.

Danmarks Høiesterets Dom i „Norge"-Sagen (No. 85, S. 495, jfr. No. 31, S. 145 i Aargang II) afgjør et Spørgsmaal af vidtrækkende international Betydning. Dampskibet „Norge" havde i Taage paa Newfoundlandsbankerne overseilet en fransk Fiskeskonnert med den sørgelige Følge, at 16 Mand af Skonnertens Besætning omkom. Enken efter en af de Omkomne anlagde paa egne og Børns Vei Sag mod „Norge"s Kaptein til Erstatning for Tab af Forsørger. At Sagen ikke anlagdes i Amerika, maa antagelig forklares derved, at amerikansk (saalidt som engelsk) Ret giver Adgang til at lægge Beslag paa Skibet for saadanne Fordringer, saa at det var umuligt at faa Sagen ind under amerikansk Jurisdiktion; havde Sagen kunnet bringes for amerikansk Domstol eller for et Forum i Europa udenfor Danmark, vilde Udfaldet ikke have været tvivlsomt, undtagen forsaavidt angik Erstatningens Størrelse. Ved Sø- og Handelsrettens Dom blev Kapteinen frifunden, skjønt Hovedskylden ansaaes at falde paa „Norge"; to Dommere, deriblandt Rettens Formand, dissenterede. Høiesteret stadfæstede Sø- og Handelsrettens Dom, fordi det fandtes „betænkeligt at gaa ud fra, at han (Kapteinen) under de foreliggende Omstændigheder har paadraget sig Strafskyld efter Straffelovens § 198, og da der kun under denne Forudsætning kunde blive Spørgsmaal om at paalægge ham det under denne Sag omhandlede Erstatningsansvar, der alene vilde kunne støttes paa Straffelovens § 302." Denne Paragraf bestemmer, at den, som paa en strafbar Maade har forvoldt en andens Død, vil kunne tilpligtes, paa derom skeet Begjæring, at give den Afdødes Ægtefælle eller Børn Er-

statning for Tabet af deres Forsørger, fastsat enten til en bestemt Sum engang for alle eller til fortløbende Underholdsbidrag for et vist Tidsrum. Den danske Straffelovs § 198 fastsætter Straf for den, som ved Uagtsomhed bliver Aarsag til en andens Død, og Høiesteret har saaledes fundet, at „Norge"s Fører ikke havde gjort sig skyldig i Uagtsomhed. Man vil herefter forstaa Grunden til, at Søgsmaalet var rettet mod Kapteinen personlig og ikke mod Rederiet. Sidstnævnte kunde ialfald ikke straffes og altsaa heller ikke dømmes til at erstatte Tab af Forsørger, medens der var en nærliggende Mulighed for, at Høiesteret vilde have fundet, at „Norge"s Fører havde paadraget sig et Ansvar, der faldt ind under Straffelovens § 198, hvorved hans Ansvar overfor Enken vilde være givet ved Straffelovens § 302. Høiesteret indskrænker sig til den ovenfor citerede Udtalelse, men indlader sig ikke paa nogen nærmere Begrundelse deraf; dog, det vigtigste i dette Tilfælde er uden Tvivl Resultatet[1]). Om dette er tilfredsstillende eller ikke, vil der naturligvis være delte Meninger om, men én Ting vil alle være enige om at beklage, nemlig at Loven paa saadanne Omraader ikke er ens overalt. De energiske Bestræbelser, der nu fra saa mange forskjellige Hold udfoldes for at faa istand ensartet international Lovgivning inden Sørettens Omraade, vil forhaabentlig i en ikke altfor fjern Fremtid have Fremgang.

Overretssagfører Eivind Eckbo har, som sædvanlig, ydet mig velvillig Bistand ved Registrenes Udarbeidelse.

Christiania i Januar 1904.

J. J.

---

[1]) Om Danmarks og Sveriges Høiesteret vilde tage Exempel efter Norges og give sine Domme en udførlig Motivering i en klar og letlæselig Form, vilde de blive til mere Veiledning og nyttig Lærdom, end de nu er. I dette Tilfælde vilde det have været overmaade interessant at erfare, hvorfor saadant Ansvar, som her var Tale om, kun kunde støttes paa Straffelovens § 302.

DOMME OG AFHANDLINGER

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 1	Aargang IV	1903

1.

Bergens Sjøret, den 10de Januar 1903.

Hans Olsens Dykkerforretning
(Overretssagf. O. Friele)

mod

Dampskibet „Riberhus" Rederi.
(Overretssagf. Torjusen).

Dampskibet „Riberhus" støder paa Grund ved Fjertoftøen nord før Aalesund og kommer til at staa paa et Fjeldstykke, der trængte ind gjennem Bunden midtskibs. Efter flere Ugers Arbeide, hvorunder Fjeldstykket bortsprængtes, lykkedes det Hans Olsens Dykkerforretning at faa Skibet af Grunden, hvorefter det indslæbtes til Bergen. Bjergelønnen fastsættes af Sjøretten til 20,000 Kr. Det bjergedes Værdi var 66,800 Kr.

Den 21de Oktober 1902 om Aftenen stødte Dampskibet „Riberhus" af Kjøbenhavn, som var paa Tur fra Trondhjem sydover, paa Grund paa Nordostsiden af Fjertoftøen, nord for Aalesund. Ved Grundstødningen, som foregik i tykt Mørke, under orkanagtig Vind fra Sydvest med Regn- og Hagelbyger, blev Skibet staaende med Forstævnen mod Syd paa jævnt opgaaende Grund fra 12 til 9 Fod Vand og antagelig 400 à 500 Fod fra Land, idet det var flot for og agter, men midtskibs stod fast paa et Fjeldstykke, som var trængt ind gjennem Bunden

paa det. Forskibet laa fuldt af Vand, men Maskinrummet og Agterskibet var tæt. Om Morgenen blev der telegraferet efter Assistance, hvilken blev ydet af Citantskabet, Hans Olsens Dykkerforretning, hvis ene Dykkerskib den 2den November passerede Stedet paa Vei til Sandø et Par Mile nordenfor, hvor et Dampskib „Activ" var sunket, som Citantskabet havde paataget sig at bjerge. Her blev da samme Dag paa Fjertoft oprettet Kontrakt, hvorved Citantskabet paatog sig saavidt muligt at bjerge „Riberhus", og bringe det til Bergen i Dok eller paa Slip mod saadan Betaling, som af Bergens Sjøret blev bestemt, og saaledes, at hvis Bjergningen mislykkedes, skulde intet betales Citantskabet. Dykkerskib „Achilles", som strax blev beordret til Stedet, stod paa Slip i Bergen forat klassificeres og maatte forlade Slippen i den Stand det var, forat afgaa med Dykker til Fjertoft, hvor den paa Grund af haardt Veir først ankom den 5te November om Morgenen. Arbeidet blev da strax iværksat, først med Dykkerundersøgelser af Skibets Bund og derpaa med at faa det afstivet og tættet. I Skibets Journal heder det under 1ste November, at „da Skibet ved Høivande huggede i Grunden, blev Bundtanken fyldt med Vand, forat bringe Skibet til at ligge mere roligt, som ogsaa lykkedes i Dagens Løb." Under 2den og 3die November laa Skibet ifølge Journalen roligt, hvorpaa det under 4de s. M. heder, at de laa „tildels roligt", hvorom 1ste Styrmand, der førte Journalen, har provet, at hans Mening hermed var, at Skibet laa næsten roligt, idet der den Dag ved Høivande mærkedes en ubetydelig Bevægelse op og ned, men ikke saa meget, at Skibet kunde siges at hugge. Der var den Dag, siger Vidnet, Vind af omtrent Vest med Styrkegrad 4, medens den var 10 à 11 den Dag, da Skibet stødte. Fra den 2den om Eftermiddagen var der Vand ogsaa i Maskinrummet, som stadig maatte holdes læns med Ballastpumpen. Forat faa Skibet til at ligge roligt og forebygge, at det lagde sig over, naar Fjeldstykket, som det laa paa midtskibs, blev bortsprængt, blev det afstivet med 6 Kar af Træ, hvoraf to lagdes under Kjølen agter og fire paa Bagbords Side, som vendte fra Land. Samtidig blev ved Hjælp af Kiler og Drev de Sprækker eller Revner i Pladerne tættede, som fandtes i Bunden. Efterat den 9de November endnu en Dykker var kommet til, paabegyndtes den 10de Arbeidet med at bortsprænge, hvad der af Fjeldstykket var trængt ind i Bunden midtskibs, hvilket paagik indtil den 18de ved Boring af Huller i Stenen

og Sprængning med Dynamit, først udvendig fra, men senere, da dette viste sig ugjørligt paa Grund af vanskelig Tilkomst inde i Skibet, fra underste Dæk. Medens dette Arbeide stod paa, faldt Skibet den 16de November gjennem den anbragte Opklædning (Karrene), som da maatte udbedres igjen. Efter hvad der uden speciel Modsigelse er anført i en irettelagt Fremstilling fra Citantskabets Mandskab, blev Skibet den 16de saa lækt i Maskinrummet, at dette forat kunne holdes læns maatte tættes udenfra ved Dykker. Ifølge Skibets Journal, hvis Indhold ved Sjøforklaringen i det Væsentlige er stadfæstet som rigtigt, var der efter Bortsprængningen af Fjeldstykket midtskibs en Aabning i Skibets Bund af ca. 12 Fods Længde fra omkring 1 à 2 Fod i Forkant af Tanklasten og forefter under Storrummet og af ca. 9 Fods Bredde fra Kjølpladen og opefter. For Tætningen, som paagik fra 19de November og med 3 Dykkere, idet en tredie var kommen til fra „Activ" ved Sandø, blev der forarbeidet en Lem, som blev paaskruet den store Aabning i Bunden, medens der af Dykkerne samtidig foretoges Tætning af Revner i Pladerne. Efterat Citantskabets Dykkerskib „Hercules" den 21de var gaaet op paa Siden af Skibet — hvorunder det kom paa Grund, men ved Høivande kom af igjen, uden at have lidt nogen Skade —, begyndte man fra „Herkules" at pumpe Skibet, som derpaa samme Dags Eftermiddag blev varpet af Grunden og bragt ind og fortøiet paa den nærliggende Havn ved Vaagsholmene. Her blev Skibet den 22de ved fortsat Tætning bragt istand til at kunne holdes ved Hjælp af egne Pumper, som dog stadig maatte holdes i Gang, og fra 23de til 25de blev yderligere tre Lemmer forarbeidede og paalagte under Skibets Bund. Endel Fortøiningsgods og Varp samt Ankere med Kjetting, som Citantskabets Dykkerskib maatte stikke fra sig, da Skibet toges af Grunden, blev indbjerget igjen, og der er af Skade paa Redskaber ikke oplyst andet, end at ifølge Skibets Journal en Dykkerdragt gik itu, saa at en ny maatte hentes fra Sandø. Den 25de November Kl. 3 Eftm. lettedes Anker for Afgang til Bergen, idet „Riberhus" gik for egen Maskine under Ledsagelse af „Achilles" og Kl. 10 Aften ankrede ved Hangsholmen, hvorfra paa samme Maade fortsattes næste Morgen Kl. 5 med Ankomst til Bergen den 27de November Kl. 2½ Morgen. Samme Dags Formiddag gik Skibet, fremdeles ledsaget af „Achilles", til Laxevaags Værk, hvor det den 28de om Morgenen blev ophalet paa Slip.

Ifølge Proceduren maa det antages, at Citantskabets to Dykkerbaade „Achilles“ og „Herkules“ vexlede med at arbeide henholdsvis med „Riberhus“ og med „Activ“, og at de kun leilighedsvis — og specielt, som det maa antages, ved „Riberhus“s Aftagning af Grunden — var samtidig beskjæftigede med dette Skib. „Riberhus“s eget Mandskab var hele Tiden ombord i det og maa antages at have deltaget i Arbeidet. Skibet i beskadiget Stand er taxeret til 65,000 Kr., hvortil kommer for Lasten 1800 Kr., tilsammen 66,800 Kr.

At der her foreligger et Tilfælde af Bjærgning, maa efter den afsluttede Kontrakt ansees paa det Rene og kan heller ikke i og for sig findes tvivlsomt, saa at Spørgsmaalet alene er om Bjergelønnens Størrelse. Ifølge det fremlagte Kart er det Sted, hvor Skibet laa, dækket af Fjertoftøen i Syd, Sydvest og Vest og vel ogsaa i Nordvest. I Nord er derimod aabent mod det ca. 7/8 Sjømil brede Løb mellem Fjertoftøen og Harøen, i hvis yderste Del er en Skjærgaard, og fra Nordost omkring til Sydost er ligeledes aabent mod Seilleden mellem Øerne og Fastlandet, der fra Nordost staar paa i et Par Sjømils Længde fra op mod Sandø. Under Bjergningsarbeidet var Veirforholdene gunstige, idet der forklares væsentlig at have hersket sydlige og sydvestlige Vinde af ringe Styrke. At Skibets Stilling maa betegnes som forbunden med Fare, kan imidlertid ikke bestrides, og naar forøvrigt hensees til Skadens Størrelse saavelsom til de Vanskeligheder, som Arbeidet frembød, og i Forbindelse dermed til den forholdsvis lange Tid, som det paa Grund af disse Omstændigheder krævede, og endelig, at det maa antages at være et dygtigt Arbeide, som her er udført, saa findes Bjergelønnen passende at kunne ansættes til 20,000 Kr.

Af Beløbet maa svares Procesrente som paastaaet, ligesom Citantskabet maa tilkjendes den paastaaede Sjøpanteret.

Procesomkostningerne antages at kunne ophæves.

Thi afgives saadan

Kjendelse med Skjøn:

Dampskibet „Riberhus“s Rederi bør til Hans Olsens Dykkerforretning for den i November 1902 ved Fjærtoftøen udførte Bjergning af nævnte Dampskib betale i Bjergeløn 20,000 — tyve Tusinde — Kr. med 4 — fire — Procent aarlig Rente deraf fra 18de December 1902, til Betaling sker, hvorfor der

for Beløbet med Renter tilkjendes Hans Olsens Dykkerforretning Sjøpanteret i „Riberhus".

Processens Omkostninger ophæves."

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

Edv. Bessesen.

E. Engelsen. *L. W. Hansen.*

2.

Christiania Sjøret, den 12te Januar 1903.

Nilsen & Borge
(Advokat G. Blom)

mod

Det forenede Dampskibs-Selskab.
(Adv. Arndt Schiander.)

Ved Fastsættelsen af en Fragt er det udtrykkelig betinget, at den skal være „uden nogetsomhelst Vintertillæg eller Isbrydergebyr". Desuagtet belaster Rederiet Ladningsmodtageren med den paa Ladningen eller Afladerne hvilende Andel i Isbrydergebyr for Udgaaende fra Stettin og inkasserer samme som Efterkrav paa Konnossementet, men Rederiet dømmes i Henhold til den citerede Klausul til at tilbagebetale Beløbet. Det udtales i Dommen, at Rederiet ogsaa efter *Sjøfartslovens § 153* vilde være forpligtet til at betale den Ladningen paalignede Andel i bemeldte Afgift.

Kolonialgrossisternes Forening i Christiania, hvoraf Citanten, Firmaet Nilsen & Borge, er Medlem, har havt en Kontrakt, dateret 25de September 1901, med „Det Forenede Dampskibs-Selskab" i Kjøbenhavn, hvorefter nævnte Forenings Medlemmer skulde tage alle over Stettin til Kristiania importerede Varer med nævnte Dampskibsselskabs Skibe paa nærmere angivne Vilkaar, deriblandt i Post 1 følgende: „Fragten for Sukker beregnes à Kr. 8.00 pr. 1000 Kg. uden nogensomhelst Vintertillæg eller Isbrydergebyhr." Kontrakten gjaldt fra 30te September 1902.

For nogle Sukkerpartier, modtagne med „Skalholt“ efter Konnossement af 7de Marts 1902 og med „C. P. A. Koch“ efter Konnossement af 14de s. M. maatte imidlertid Citanten hos Dampskibsselskabets Expeditør her i Kristiania ved Udløsningen betale foruden Fragten endvidere ialt 27 Kroner, der vare paaførte paa Konnossementerne i Stettin som „Eisbrechergebühren“ og indtagne i Beregningsspecifikationen som „Eftertagne Omk.“ (Efterkrav), og Citanten har i den Anledning i Henhold til Reservation ved Betalingen anlagt nærværende Sag mod Dampskibsselskabet for at faa Beløbet, som Citanten efter den citerede Kontraktsklausul anser sig urettelig afkrævet, tilbagebetalt. Citanten paastaar sig Beløbet tilkjendt med lovlige Renter (ɔ. fra Sagens Berammelse 24de April 1902). Indstævnte, som bestrider, at Klausulen hjemler nogen Fritagelse for de Isbrydergebyhrer, hvorom der her i Sagen er Spørgsmaal, paastaar sig frifunden.

Det er oplyst under Sagen, at Farvandet til Stettin fra Swinemündehavnens Indløb, naar der er Ishindringer, holdes farbart ved Isbrydere af „Der Kaufmannschaft zu Stettin“, som i den Anledning i de Tidsrum, hvori saadant Isbryderarbeide paakræves, har Ret til at oppebære en under Magistratens Indkrævning henlagt Afgift, beregnet af Skib og Ladning efter Tarif, fastsat af Regjeringen, og endvidere, at „Der Kaufmannschaft“ for det af Ladningen beregnede holder sig til Afladerne, enhver for hans Vedkommende, samt at de her i Sagen paagjældende „Eisbrechergebühren“ ere de Beløb, som „Der Kaufmannschaft“ overensstemmende hermed skulde erholde hos vedkommende Sukkerafladere, af hvem Beløbene derfor vare paa Konnossementerne anførte som Efterkrav, hvilket ogsaa havde været Fremgangsmaaden før Kontrakten af 25de September 1901.

Efter Oprettelsen af denne Kontrakt har Dampskibsselskabet imidlertid ladet bortfalde et i den foregaaende Vinter beregnet Procenttillæg, 25 %, til Fragten — denne sees ogsaa dengang for Sukker at have været 8 Kroner pr. 1000 Kg. — hvilket Procenttillæg, efter hvad Selskabet under Sagen har oplyst, var til Dækkelse af den nævnte Isafgift for Skibet i Stettin samt Resikoen af de store Extraomkostninger under Seiladsen paa Stettin i Vintertiden, og Selskabet anser hermed Kontraktsklausulen fra sin Side fyldestgjort, idet der saaledes nu kun af Citanten er indkrævet et Isbrydergebyr, som Afladerne skulde have refunderet.

Citanten maa dog gives Medhold i, at saadan Indskrænkning af Klausulen ikke kan godkjendes. Den maa jo sees i Sammenhæng med Forholdet tidligere, og hvad enten den er kontraheret med tilstrækkeligt Kjendskab til, hvorledes dette egentlig var at forstaa eller ei, hvorom man efter Proceduren maa være i Tvivl, er det i ethvert Fald afgjørende, at den ingen Undtagelse eller Reservation gjør for, hvad Beregningen paa Konnossementerne havde udvist om Isbrydergebyr fra Afladerne, men ganske uindskrænket siger, at „Fragten beregnes — — — uden nogetsomhelst Vintertillæg eller Isbrydergebyr", idet derved maa ansees fastsat, at Transporten fra Stettin til Kristiania og Udleveringen af Varerne i Kristiania skulde frigjøres for alt saadant, hvilket jo Dampskibsselskabet ogsaa var fuldt raadig over, idet Selskabet herom kun havde at ordne sig med Afladerne for deres Vedkommende. Da Regelen efter vor Sjøfartslov af 20de Juli 1893 § 153 er den, at deslige Udgifter overhovedet paahvile Skibet, maa Klausulen saamegetmere paa denne Maade forstaaes, indtil det modsatte bevises, hvilket ikke er skeet.

Citantens Paastand bliver saaledes at tage tilfølge.

Sagens Omkostninger, hvorom sædvanlig Paastand fra begge Sider er nedlagt, vil Indstævnte have at tilsvare med 150 Kroner.

Thi kjendes for Ret:

Det Forenede Dampskibs-Selskab i Kjøbenhavn bør til Nilsen & Borge betale 27 — syv og tyve — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 24de April 1902, til Betaling sker, samt 150 — et Hundrede og femti — Kroner i Søgsmaalsomkostninger.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

12—12 1902. *Ole Norbye.*

Enig. 28—12 1902—12—1 1903. *M Saxlund.*

Ligesaa. 3—1—12—1 03. *Halvor Kaasen.*

3.

Drammens Sjøret, den 16de Januar 1903.

Dampskibet „Sjofna" ved Kaptein Walter
(Adv. E. Stenersen)

mod

C. A. Thoresen.
(Overretssagf. C. O. Lund.)

En Skibsfører, der har tegnet Konnossement, med Forbeholdet: Kvalitet ubekjendt, og hvori Varen (Kul) angives at være skibet i god Orden og Stand, dømmes til at betale Modtageren Erstatning efter Skjøn for det Tab, der var denne paaført ved, at Ladningen indeholdt et Kvantum Sub-Kul, der havde forringet dens Værdi. Rettens Formand dissenterede.

Ved Slutseddel af 28de August 1901 solgte Einar Bugge i Moss til C. A. Thoresen, hersteds, en Ladning Kul pr. Dampskib „Sjofna" at leveres cif. Drammen efter Indtagendet i Goob. Ladningen betegnes i Slutseddelen med „Worms best double screened hartleys" og „Worms treble screened nuts"; og heder det i en Bemærkning: „Colliery certificate at godkjendes for Vægt og Kvalitet." Fragtet er samme Dag anførte Skib, Kaptein Walter, og er Certepartiet sluttet ved Bugge som Afskiber og samtidig Time-Charterer af Skibet — af Indhold som almindeligt. Ladningen indtaget udstedtes 6te September Konnossementer til Einar Bugge. Disse lyder paa indtagne „West-Yorkshire best double screened coals" og „West Yorkshire best treble screened nuts." Forøvrigt heder det som vanligt i de trykte Blanketter: „Shipped in good order and well conditioned", men har Kapteinen ved Paategning, som ogsaa meget almindelig, reserveret sig: „Weight & quality unknown". Skibet ankom saa hertil og paabegyndtes Udlosningen uden stillet Krav paa Fragtens Udbetaling. Under Udlosningen, hvorunder Kapteinen tildels var fraværende fra Byen, fandt imidlertid Modtageren Thoresen, at Ladningen indeholdt formeget af Sub til at han kunde eller vilde godkjende Kullene som kontraktsmæssige. Han gjorde derfor Ophævelser mod at acceptere for Ladningen, men fandt sig efter en Konferance med Bugges herværende Kommissionær Wessel af Mæglerfirmaet Pehrson & Wessel, gjennem hvem Vexelen var ham præsenteret, dog tilsidst paa Wessels Forehold af, at han ikke vel kunde undslaa sig for at acceptere, naar han

havde faaet sig Konnossementerne overdragne, heri og gav sin Accept, men forbeholdt sig imidlertid i en Skrivelse til Pehrson & Wessel at gjøre Aftræk i Fragten — om denne er forøvrigt i Slutseddelen sagt — „Fragt kontant" — for det Beløb, han gjorde Paastand paa i Erstatning for Kullastens mislige Beskaffenhed i Henhold til et Skjøn, han havde ladet optage ved 2de af Byfogden paa hans Begjæring opnævnte Mænd, hvis Udtalelse han lod medfølge sin Skrivelse. Den større Del af Ladningen var da udlosset. Ved de nævnte Besigtigelsesmænd var den Del af Nøddekullene, der efter deres Skjøn maatte betegnes som Sub, ansat til 30 Procent af Partiet og den Del af det andet Parti, der ligeledes var skjønnet at maatte betegnes som Sub, til 20 Procent. Derved havde de, idet de gik ud fra 4 % Sub som det almindelige i Kullast, fundet at her var et Overskud af Sub i Nøddekullene af $60^{84}/_{100}$ Tons, som de ansatte til halv Værdi af Indkjøbsprisen efter Faktura Kr. 15.00, hvorefter Tabet paa denne Del af Ladningen blev Kr. 456.30. Hartleykullene indeholdt efter deres Skjøn 15 Procent mere end almindeligt, hvilket gav et Overskud paa dette Parti af $50^{85}/_{100}$ Tons, for hvilke Erstatningen ansattes til 5 Kroner pr. Ton, altsaa Kr. 254.25. Ialt saaledes en Erstatning af Kr. 710.55.

For Skibet har imidlertid dets Fører, Kapt. Walter, negtet at ville finde sig i noget Aftræk i den det tilkommende Fragt, der beregnet efter £ 0.4.9 pr. Ton af 573 Tons udgjør £ 136.1.9, eller efter Kurs 18 Kroner og femten Øre (den den 16de September 1901 gjældende Kurs) Kr. 2469.98, og da han ikke har kunnet faa sin Fragt betalt, har han ved Stævning til Sjøretten af 21de September 1901 sagsøgt Ladningsmodtageren C. A. Thoreren og efter af Retten forgjæves anstillet Forligsmægling paastaaet denne tilpligtet — med Fradrag af 3 Dages Bryggepenge efter nærmere Opgave — at betale foranførte £ 136.1.9 eller efter Kurs 18.15 Kr. 2469.98 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstævnte Thoresen har paa sin Side i det paasøgte Fragtbeløb paastaaet afkortet ovenanførte Kr. 710.55 eller det Beløb, hvortil hans Erstatning ansættes ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Citantens Bekostning, hvorhos han gjør Paastand paa Sagsomkostninger.

Principalt har derefter Citanten paastaaet det af Indstævnte til delvis Frifindelse indbragte Erstatningskrav afvist som ikke hørende indunder Sjøret, henholdende sig i Realiteten

til sin tidligere Paastand under Benægtelse af Kontrakravet som i enhver Henseende ubegrundet.

Retten er ikke i synderlig Tvivl om, at den af Citanten overfor Indstævntes Kontrakrav nedlagte Afvisningspaastand maa forkastes. Den sees baseret paa, at der efter Citantens Mening maa helt bortsees fra den Omstændighed, at Afskiberen og Reder tilfældigvis her er en og samme Person. Disse Stillinger har, paastaar Citanten, intet med hinanden at gjøre, svarer ikke for hinanden, men er enhver for sig selvstændige, af hinanden uafhængige Stillinger, der ikke maa sammenblandes, men udgjøre hver for sig sit eget Retssubjekt, der maa fastholdes ikke mindre i formel Henseende end i Realiteten. Og da nu det reiste Erstatningskrav er et Krav, som i Realiteten gjælder Afskiberen og hvorved Skibet og dets Fører fra det Øieblik Ladningen er udlosset og rigtig afleveret intet har at gjøre, var Afskiberen og ikke Skibet den Indstævnte havde at holde sig til. Men et Erstatningsspørgsmaal mod Afskiberen hører ikke hjemme under Sjøret, men inden ordinær Ret. Og ligesom et selvstændigt Søgsmaal af den Art vilde maatte afvises fra Sjøret, saaledes maa efter Citantens Mening det samme gjælde et Kontrasøgsmaal af lignende Slags, der søges anhængiggjort inden en for sit rette Forum som Sjøretssag anlagt Hovedsag. Dette, at maatte konvenere den Indstævnte at faa det hele Forhold afgjort under samme Sag, er, saavidt der ingen Forbindelse finder Sted mellem Hoved- og Kontrasøgsmaal, uden al Betydning, paastaar Citanten, naar det vilde kollidere med hvad der gjælder om Rettens Organisation og Kompetence. Og særlig gjentager og hævder han, at den Omstændighed, at Afskiberen tillige var Time-Charterer, ganske maa sees bort fra, hvor vanskeligt end Indstævnte kan være stillet overfor Afskiberen, hvis Tratte for Ladningen han uforsigtigvis har accepteret, men som han forøvrigt selv maa tage Følgerne af. Retten skal heller ikke bestride Gyldigheden i Almindelighed af, hvad Citanten saaledes har anført. Imidlertid er det i nærværende Tilfælde efter Rettens Mening afgjørende, at Kontrakravet hidledes fra selve Skibsdokumenterne, „Certeparti" og „Konnossement", mod hvilke Kapteinen paastaaes at have forbrudt sig ved ikke at paase, at den Ladning, han indtog, ogsaa var i sin Orden, og ialfald ikke at have taget sin Reservation til Betryggelse for Lastemodtageren. Thi naar Spørgsmaalet stilles saaledes, indser ikke Retten andet end at det, hvorledes dets Løsning vil falde ud i Realiteten, er et

Spørgsmaal, som efter sit Væsen hører ind under Sjøret som en Sag, der berører Skipperens Ansvar og altsaa angaar en Gjenstand, der hører ind under Sjøfartsloven og derved bliver at behandle ved Sjøret hvad enten som Hoved- eller Kontrasøgsmaal (Sjøfartslovens § 312).

Man skal derefter gaa over til Realitetsspørgsmaalet, Indstævntes Erstatningskrav. Her maa forudskikkes, at Indstævnte ikke har iagttaget overensstemmende med Sjøfartslovens § 148 ved Skibets Ankomst at afholde Besigtigelsesforretning til Konstatering af, hvorvidt Skade var forvoldt og til Afgivelse af Skjøn angaaende Aarsagen. Ligesaa har han forsømt her Iagttagelse af Paabudet i den samme §'s andet Passus, efterat Ladningen var udleveret, at begjære Skjøn afholdt. Den Besigtigelse, han har ladet foretage ved de tvende dertil efter hans Forlangende opnævnte Mænd, kan nemlig kun betragtes som en privat Foranstaltning, og ikke som noget lovformeligt Sjøretsskjøn. Den har derfor heller ikke Betydningen af et virkeligt Skjøn, hvoraf Følgen da igjen er den, at han, efter hvad derom i Bestemmelsen udtrykkelig er indeholdt, ingen Erstatning kan fordre, med mindre det godtgjøres, at Beskadigelsen eller Formindskelsen er bevirket ved Svig, Forsømmelse eller Uagtsomhed af Reder eller nogen, for hvem denne hæfter ifølge Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 8 (her Skipperen). Bevisbyrden for Forsømmelighed eller Uagtsomhed fra Skipperens Side — om Svig er ikke Tale — vil saaledes paahvile Indstævnte. Og skal man i denne Forbindelse tillige bemærke, at man ikke kan tillægge de Udtalelser og Skjønsafgivelser, der foreligger fra de af Indstævnte benyttede Besigtigelsesmænd anden Betydning, end som sagkyndige Vidneforklaringer, hvad ogsaa synes forudsat, hvorhos senere disse Mænd er førte under Sagen som Vidner. Spørgsmaalet bliver altsaa, hvilken Del i og hvad Ansvar Skipperen har for den mislige Tilstand, hvori Indstævnte og de af ham førte Vidner vil have fundet Ladningen og hvorover han anser sig beføiet til at rette Anke mod Skipperen. Her deler imidlertid Retten sig i et Flertal og en Minoritet, Flertallet bestaaende af de sjøkyndige Medlemmer. Disse gaar ud fra og anser det ved de sagkyndige Besigtigelsesmænds Vidneprov i Forbindelse med de øvrige af Indstævnte førte Vidners Forklaringer godtgjort, at Ladningen har været i en saa usædvanlig Grad opblandet med Sub, at der ikke vel kan tænkes andet, end at Skipperen med den Agtpaagivenhed under Indlastningen, der ikke er mere, end man maa

kunne fordre af ham, maatte have kunnet fuldt indse, at en Ladning i en Tilstand som denne ikke svarede til, hvad der i Almindelighed betegnes med „god og vel konditioneret", der er hvad Konnossementerne ogsaa i dette Tilfælde indeholder, noget der maatte have gjort ham til Pligt at remonstrere mod en saadan Ladnings Modtagelse og tilsagt ham, om ikke at nægte Modtagelse, saa idetmindste i de over Ladningen udstedte Konnossementer at tage den fornødne Reservation i Varemodtagerens Interesse og til sin egen Betryggelse. Og det befrir ham ikke efter deres Mening, at han ved Konnossementernes Udstedelse har givet disse den gjængse Paategning: „Weight & Quality unknown". De antager nemlig ikke, at Ladningens mislige Tilstand opblandet som den har vist sig med en usædvanlig Mængde Affald eller Sub, har noget med Kullenes Kvalitet, deres Artsegenskab, som de i Konnossementet er betegnet, at gjøre, hvorfor de heller ikke kan finde, at det af Skipperen i Konnossementerne tagne Forbehold med Hensyn til „Kvalitet", befrier ham for det Ansvar, der efter deres Mening ylde have paahvilet ham, om han intet saadant Forbehold havde taget, idet de, for at gjentage det, er af den Opfatning, at Kullenes Karakter, deres Art, er ét, den ydre Tilstand, hvori de indlastes, noget andet, ligesom de finder, at denne maatte fremstille sig som i den Grad paafaldende, at den ikke vel kunde undgaa Opmærksomheden, selv om man ikke forudsatte, at Skipperen havde noget særlig Kjendskab til Kullast eller mere end almindeligt Skjøn derpaa.

Den Opfatning af Lastens Tilstand, de sjøkyndige Medlemmer bekjender sig til, beror først og fornemmelig paa den af Indstævnte foranstaltede udenretslige Besigtigelse som foretaget af præsumtivt uinteresserede, erfarne og kyndige Mænd, der har forklaret sig under Ed og om hvilken de vil have udtalt, at den derunder benyttede Undersøgelse — den i Almindelighed brugelige overfor Kullast — efter deres Mening maa ansees at have været fuldt tilstrækkelig for Øiemedet og saa betryggende som den overhovedet kan forlanges. Men dernæst lægger de heller ikke liden Vægt paa den Samstemmighed, der er mellem disse Besigtigelsesmænd og dem af Lossemandskabet, der er førte som Vidner, i Karakteriseringen af Kullene som i usædvanlig Grad opfyldte med Sub, hvorom disse Vidner i Stillings Medfør maa forudsættes at have gjort Erfaring nok til at kunne have en begrundet Mening. De med disse Vidneprov i Strid staaende Forklaringer, der paa den anden Side haves fra Skibets Styrmand

og Maskinist, afhørte under Thingsvidnet i Skien, tillægger de derimod ingen egentlig Betydning, mindre paa Grund af Vidnernes Stilling til Skibet end fordi Forklaringerne giver Indtrykket af, at Lastningen er foregaaet uden nogen Kontrol eller Agtpaagivenhed. Forøvrigt tilføier de, selv i sin Tid at have havt Anledning til at iagttage en Del af den udlossede Kul, som saavidt de kunde se, udpegede sig ved Tilstedeværelsen af en paatagelig Mængde med opløst Kul eller Sub, der skilte sig ud fra den egentlige Kul, hvis Art eller Kvalitet syntes at være god. Efter det Anførte kommer altsaa Flertallet til det Resultat, at her foreligger et berettiget Erstatningskrav, for hvilket Skipperen paa Grund af Forsømmelighed ved Ladningens Indtagelse maa holdes ansvarlig. Imidlertid kan der, og heri er Formanden ikke uenig, ei være Tale om det Beløb som paastaaes, hvorimod Erstatning maa blive at fastsætte ved Skjøn, hvorfor intet kan antages at kunne være til Hinder, selv om Ladningen — hvorom intet er oplyst— maatte være disponeret over, idet Skjønnet selvfølgelig vil være afhængig af og baseret paa det Skjønsmateriale, der i det hele tilveiebringes.

Naar Formanden ikke er enig med Flertallet, hidrører dette fra, at han overfor de forskjellige Spørgsmaal har et fra Flertallet forskjelligt Syn paa Forholdene. Han kan saaledes ikke — skjønt han villig erkjender sin Mangel paa Sagkyndighed — frigjøre sig for en vis Tvivl om, at den stedfundne Besigtigelse med alt er udført paa en saa betryggende Maade, at den vel kan lægges til Grund for Ladningens Bedømmelse. Som Formanden anskuer Sagen, ligger imidlertid ikke nogen afgjørende Vægt herpaa, og han finder det derfor ikke fornødent nærmere at gaa ind paa denne Side af Sagen og skal blot henvise til, hvad Besigtigelsesmændene selv har oplyst om den af dem benyttede Fremgangsmaade og forøvrigt til hvad derom er forklaret af det afhørte Lossemandskab og det afhørte Skibsmandskab.

Skipperens Ansvarspligt er vistnok for endel beroende paa den Tilstand, hvori Lasten ved Udlosningen befindes, men Spørgsmaalet herom faar først Aktualitet, naar man har paa det Rene, at der overhovedet er Anledning til at gjøre noget Ansvar gjældende mod Skipperen. Men her mener Formanden, at man ikke kommer fra, at Skipperen ved sit paa Konnossementet tagne Forbehold har fraskrevet sig ethvert Ansvar for Lasten. Om den almindelige Forstaaelse heraf blandt Fagmænd henvises til den fremlagte Erklæring af 1ste April forrige Aar fra endel

Skibsførere og Skibsmæglere i Kristiania. Det lader sig vistnok heller ikke, saavidt skjønnes, gjøre med en Last som Kul, naar der er Spørgsmaal om „Kvaliteten", at se bort fra Kullenes Tilstand i det Hele. Der gaar altid i en Kullast mere og mindre Sub eller Affald med i Lasten og vil dette, som jo er en naturlig Følge af Maaden, hvorpaa Lastningen og Losningen foregaar, for endel vare afhængig af Kulsortens Beskaffenhed som mere eller mindre udsat for Paavirkning. Worms & Co.s Kul — som det her gjælder — er i den fremlagte Erklæring af 22de April forrige Aar fra Holst & Vogt med Flere, sagt at være en meget løs og sprød Kulsort, der let gaar itu og med hvilken der derfor altid vil følge usædvanlig meget Sub-Kul. Men under saadanne Omstændigheder gaar det saameget mindre an med Pluraliteten at sondre mellem „Kvalitet" og hvad derunder ikke bliver at henføre. Det maatte da kun være, hvor Opblandingen ikke kunde forklares som naturlig og uundgaaelig, men være ligefrem svigagtig og eller fremkaldt ved grov Forsømmelighed eller aabenbar Uagtsomhed, men i hvilken Henseende Formanden har reserveret sig overfor den Opfatning, Flertallet er kommet til angaaende saavel Udstrækningen af, hvad der er at anke overfor Ladningen som den Skyld, der tillægges Skipperen deri. Det vil desuden bemærkes, at der i Slutseddelen er henvist til Colliery Certificate og at saadant Certifikat foreligger og at Ladningen deri er betegnet paa samme Maade som i Konnossementerne, til hvis Betegnelse Skipperens Forbehold staar i Relation. Men efter Certifikatet maa man gaa ud fra, at Kullene har været underkastede den Harpning, som betinger, at de kunde karakteriseres som double and treble screened. Og dermed maa efter Minoritetens Mening Skipperens Ansvarsløshed i Kraft af hans Forbehold saa meget mere være given. Flertallet vil rigtignok ikke tillægge et saadant Certifikat nogen synderlig Betydning overfor den af dem antagne Kjendsgjerning, at Kullene har været utilbørlig opblandet med Sub som hidrørende fra et interesseret uautoritetsmæssigt Hold, der derfor ingen offentlig Troværdighed kan tillægges, og som de ogsaa betviler, vil i Almindelighed blive tillagt nogen afgjørende Beviskraft. Imidlertid er det nu saa, at Indstævnte selv har paafordret Certifikatet og maa vel deri ligge, at han idetmindste tillægger det en vis Betydning, ligesom der forøvrigt foreligger Erklæringer fra endel Kulimportører, dat. April forrige Aar, der bekræfter, at disse Certifikater ansees stadigt som gyldigt Bevis for, at Varen er

hvad den udgiver sig for, se ogsaa den før anførte Erklæring af 1ste April forrige Aar (samtlige paaberaabte Erklæringer fremlagt $^{9}/_{6}$ 1902) og videre den beedigede Erklæring fra Styrmand og Maskinist.

Indstævnte eller Kontracitanten vil saaledes efter den faldne Votering hos Citanten blive at tilkjende Erstatning for paaført Tab ved at den Ladning, for hvilken Fragten her indtales, er befunden ved Udlosningen mod Connossementernes Indhold, der udtrykkelig siger, at Ladningen er „shipped in good order and well conditioned", og hvilken Erkjendelse ikke berøres af den paaførte Reservation med Hensyn til Kvalitet, at indeholde en utilbørlig Mængde Sub-Kul for hvilket Skipperen ansees at bære Ansvaret, hvem det tilregnes, at han ved Lastens Indtagende har forsømt at tage sine Forholdsregler. Og vil Erstatningen, der gaar til Fradrag i det paasøgte Fragtbeløb, være at bestemme ved Skjøn af uvillige Mænd, som Retten efter Omstændighederne finder bør optages paa Parternes fælles Bekostning, ligesom den finder, at Sagens Omkostninger maa blive at ophæve. De Bryggepenge, der skulde fragaa, beløber sig til Kr. 32.10.

Med Hensyn til den til Paadømmelse forløbne Tid bemærkes, at Sagens vidtløftige Akter i længere Tid har cirkuleret mellem Rettens Medlemmer og har foranlediget gjentagne Konferancer. Derhos har Formanden været stærkt optaget med Afsigelsen af en Flerhed af Domme. Og vil han tilføie, har de Sagførende intet indvendt mod den nødtvungne Udsættelse.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte. Grosserer C. A. Thoresen, bør til Citanten, Dampskibet „Sjofna", Kaptein Walter, betale det paasøgte Fragtbeløb £ 136—1—9 — et Hundrede sex og treti Pounds, one Shilling, nine Pence — engelske Sterling, enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs den 16de September 1901 18/15, Kr. 2469.98 — to Tusinde fire Hundrede ni og sexti Kroner otte og niti Øre — med Fradrag af 3 Dages Bryggepenge Kr. 32.10 — treti to Kroner og ti Øre — mod at der i dette Beløb fragaar Erstatning, bestemt ved Skjøn af uvilllige Mænd paa Parternes fælles Bekostning for det Tab, der er Indstævnte paaført ved at der i Ladningen er indeholdt et

Kvantum Sub-Kul, der har forringet dens Værdi og hvorfor Citanten holdes ansvarlig. Derhos tilsvarer Citanten 4 — fire — Procent Renter af Restbeløbet fra 21de September 1901, til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3de Solmærker efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Evensen.

Nils Pehrson. *J. Hannevig.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 1. ***Bergens Sjøret:*** *Hans Olsens Dykkerforretning mod Damp-„Riberhus"s Rederi. — 2.* ***Christiania Sjøret:*** *Nilsen & Borge mod Det Forenede Dampskibs-Selskab. — 3.* ***Drammens Sjøret:*** *Dampskibet „Sjofna" ved Kaptein Walter mod C. A. Thoresen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 2	Aargang IV	1903

4.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 14de Januar 1903.

Handelsfirmaet Hilligsøe, Køedt & Co.
(Overretssagf. Sinding)

mod

Aktieselskabet Det forenede Dampskibs-Selskab.
(Overretssagf. Simonsen.)

Værdien af en bortkommet Taske, indeholdende Prøver af Bomuldstøier, og som vedkommende Rederi var forpligtet til at erstatte, efter *Sølovens § 149, jfr. § 200*, fastsættes ved Rettens eget Skjøn, idet Parterne maatte antages at have overladt saadant Skjøn til Retten.

Under nærværende Sag er det givet, at en Købmand i Aalborg den 11te Marts 1902 med den Aktieselskabet Det forenede Dampskibs-Selskab tilhørende Damper „Cimbria" tilbagesendte til Handelsfirmaet Hilligsøe, Køedt & Co. her en Taske af Vægt 25 Pd. uden nogen Angivelse af dens Indhold eller af

Værdien, og endvidere, at Tasken ikke kom Firmaet i Hænde, men forsvandt undervejs, uden at det har kunnet oplyses hvorledes.

Firmaet fordrede som Følge deraf Tasken med dens Indhold erstattet af „Det forenede Dampskibs-Selskab", som ogsaa erklærede sig villigt til at erstatte samme med den virkelige Værdi, men, da Firmaet ansatte denne til mindst 500 Kr., bestred Dampskibsselskabet Rigtigheden deraf, og, da Overenskomst ikke kunde opnaas i saa Henseende, anlagde det nævnte Handelsfirma nærværende Sag, hvorunder det har paastaaet det indstævnte Dampskibsselskab tilpligtet at betale en Erstatning af 500 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra Forligsklagens Dato: den 18de Juli 1902, foruden Sagsomkostninger, medens Dampskibsselskabet har fordret sig frifundet mod at betale, hvad der oplyses at være Markedsværdien af Tasken med Indhold, og sig tillagt Sagsomkostninger.

Sagsøgerne have anbragt, at der i den omhandlede Taske fandtes Prøver af Bomuldstøjer i et Antal af ialt ca. 1200, hvoraf de ca. $^2/_3$, ɔ: ca. 800, vare Afklip af hele Stykker Tøjer, hvoraf tilsvarende havdes paa Lager, og omhyggelig opklæbede i en Prøvebog, medens Resten, ɔ: ca. 400, der vare opklæbede paa særlige Kartoner, vare særlig tilvirkede som Salgsmønstre med Sæsonen for Øje og havde kostet forholdsvis meget at tilvirke samt ikke kunde erstattes uden ved ny særlig Tilvirkning, der vilde tage en Del Tid og koste ikke lidet.

Efter det fremkomne maa det antages og er det heller ikke egentlig bestridt af de Indstævnte, at den forsvundne Taske i det hele har haft det angivne Indhold af tilnærmelsesvis 1200 Prøver af Bomuldstøjer, opklæbede: de ca. $^2/_3$ deraf i en Prøvebog og ca. $^1/_3$ paa særlige Kartoner, og at disse sidste vare særlig tilvirkede for at bruges som Prøver.

Derimod have de Indstævnte væsentlig bestridt Sagsøgernes Beregning af Værdien.

Som Sagen foreligger, finder Retten nu ikke Anledning til at komme nærmere ind paa Enkeltheder med Hensyn til Værdiens Fastsættelse. Medens der nemlig paa den ene Side ikke kan blive Spørgsmaal om at erstatte Sagsøgerne deres indirekte, men kun det direkte Tab, kan der paa den anden Side efter Omstændighederne ikke blive Tale om at fastsætte Markedsværdien af det tabte, men Erstatningen findes, jfr. Sølovens

§ 149 og 200, 2det Stykke, at burde fastsættes skønsmæssig. Naar nu henses til, hvad der nærmest maa antages at have været Værdien af Tasken, Prøvebogen og Kartonerne samt af selve de to forskellige Slags Prøver og til hvad Opklæbningen af disse Prøver m. m. maa antages at have kostet, finder Retten, hvem Parterne maa antages at have overladt dette, at burde sætte den Erstatning, der vil være at betale Sagsøgerne, til 280 Kroner med Renter. Sagens Omkostninger ville være at hæve.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet Det forenede Dampskibs-Selskab bør til Sagsøgerne: Handelsfirmaet Hilligsøe, Køedt & Co. betale i Erstatning 280 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 18de Juli 1902, til Betaling sker, inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Sagens Omkostninger hæves.

5.

Danmarks Højesteret, den 21de Januar 1903.

Højesteretssagfører Jensen

mod

Styrmand E. S. Thorkelin,
(Defensor Højesteretssagfører Salomon)

der tiltales for Overtrædelse af Søloven § 293.

Den i nærværende Samlings Aargang III under No. 4 (S. 55) optagne Dom omstødes af Højesteret, idet Tiltalte, Styrmand E. S. Thorkelin, frifindes for Aktors Tiltale, eftersom han ikke kunde antages at have udvist Uforsigtighed eller Forsømmelse i den i Sø- og Handelsretsdommen angivne Retning.

Efter den skete Indstævning foreligger Sagen alene til Paakjendelse for Højesteret, forsaavidt angaar det Forhold, for hvilket Tiltalte er domfældt ved den indankede Dom. Ifølge de foreliggende, tildels efter Dommens Afsigelse tilvejebragte Oplysninger kan det ikke antages, at Tiltalte har udvist Uforsigtighed eller Forsømmelse i den i Dommen angivne Retning, i hvilken Henseende det bemærkes, at den af Tiltalte iagttagne graa Stribe om Styrbord, navnlig efter de ny Oplysninger, maa antages at have været en Sky eller Taagebanke, bag hvilken Landet skjultes, og at den af Tiltalte sete højere Spids ej heller tør antages at have været egnet til at fremkalde særlig Mistanke hos ham om, at Skibet var for nær ved Land.

Tiltalte vil derfor være at frifinde, hvorhos Aktionens Omkostninger for hans Vedkommende ville være at udrede af det Offentlige.

Thi kendes for Ret:

Styrmand E. S. Thorkelin bør for Aktors Tiltale i denne Sag fri at være.

Aktionens Omkostninger for nævnte Tiltaltes Vedkommende, derunder den ham ved Sø- og Handelsrettens Dom paalagte Andel i Salæret til Aktor, Overretssagfører V. Salomonsen, samt i Salarium for Højesteret til Højesteretssagførerne Jensen og Salomon, 80 Kr. til hver, udredes af det Offentlige.

6.

Risør Sjøret, den 22de Januar 1903.

Stuert Knud Johansen

mod

O. P. Bratland, som bestyrende Reder af Barkskibet „Espeland".

Parterne mødte personlig [1]).

En syg Sjømand, som afmønstres ved Skibets Ankomst til Hjemstedet, ansees berettiget til Erstatning for Pleie i sit Hjem i et Tidsrum af 4 Uger, jfr. *Sjøfartslovens § 90.*

Administrator fremlagde Citantens Begjæring om Sjøret med paategnet Berammelse og Indkaldelse.

Derefter anstilledes lovbefalet Forligsmægling, men uden Resultat.

Citanten henholdt sig til sin Skrivelse til Sjøretten og til den fremlagte Attest og paastod sig tilkjendt Kostholdsgodtgjørelse i 4 Uger, hvortil han ansaa sig berettiget, da han var blevet forpleiet i sit Hjem.

Indstævnte Bratland benægtede Søgsmaalets Rigtighed og begjærede til Imødegaaelse Sagen udsat.

Eragtet:

Da Sagen er klar og grei og Indstævnte ikke har paapegt Nødvendigheden af Fremskaffelse af saadanne Oplysninger, som han ikke med Rimelighed kunde have forberedt sig paa tilstaaes ikke den begjærede Udsættelse.

Indstævnte forklarede sig derefter i Sagen og fremholdt navnlig, at Citanten ikke havde gjort Paastand om nogen Pleie eller Kostgodtgjørelse dengang han paa Indstævntes Kontor efter Skibets Hjemkomst fik udbetalt sin tilkommende Hyre, isaafald vilde han have været villig til at lade Citanten indlægge paa Sygehus.

[1]) Jfr. den norske Sjøfartslovs § 317, andet Stykke, hvorefter i Sager mellem Skibsfører og Mandskab eller Reder og Mandskab Parterne ikke maa møde ved Sagfører, medmindre Rettens Tilladelse dertil er erhvervet.

Han paastaar sig frifunden for Citantens Tiltale i denne Sag at være.

Citanten paa sin Side fastholder sin Paastand og finder han at have tilstrækkelig forbeholdt ved at omtale sin Fordring efter Sjøfartsloven § 90 for Skibets Fører i Overvær af Indrulleringsbetjenten paa Sidstnævntes Kontor umiddelbart før Afmønstringen fandt Sted.

Eragtet:

Sagen optages til Kjendelse eller Dom. Sjøretten afsagde derefter saadan

Dom:

Den 13de November 1902 kom Stuert med Skib „Espeland" af Risør Knud Johannesen med Skibet hjem syg, lidende af Beri-Beri.

Skibets bestyrende Reder er Indstævnte.

Efter den behandlende Læges Attest var Citanten ikke skikket til at arbeide før 31te December, da Lægebehandlingen ophørte.

Citanten forlanger Kostpenge, da han forpleiedes i sit Hjem; han er gift og bosat i Risør.

I Kostpenge forlanger han 1 Krone pr. Dag i 4 Uger eller Kostholdet fastsat ved Rettens Skjøn. Forligsmægling er af Retten anstillet.

Indstævnte benægter Søgsmaalets Rigtighed, fordi Citanten har forsømt at gjøre ham opmærksom paa, at han forbeholdt sig Kostpenge, dengang Citanten paa Indstævntes Kontor modtog Opgjør for Hyren.

Derimod har Indstævnte betalt Medicin og Doktor. Havde Citanten dengang gjort Indstævnte opmærksom paa sit Forlangende vilde Indstævnte have indlagt Citanten paa Sygehus.

Citanten derimod fremholder, at han paa Indrulleringskontoret umiddelbart før Afmønstringen og i Indrulleringsbetjentens Overvær gjorde „Espeland"s Fører opmærksom paa sit Forlangende, og han mener, at han er berettiget til Kostpenge, naar han kan faa forsvarlig Pleie i sit Hjem.

Han oplyser derhos, at hans Læge sagde til ham, at Sygdommens Behandling krævede, at han levede godt.

Retten finder at maatte give Citanten Medhold i, at der tilkommer han Erstatning for den Pleie, han har nydt i sit Hjem

og finder de forlangte Kostpenge 1 Krone pr. Dag efter Omstændighederne passende.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte O. P. Bratland bør som bestyrende Reder af Skib „Espeland" til Knud Johansen betale 28 — otte og tyve — Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

H. Dahl.

O. M. Larsen. kst. *Joh. I. Hassel.*

7.

Christiania Sjøret, den 9de Februar 1903.

Nilsen & Borge
(Advokat Schiander)

mod

Fortuna Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft.
(Advokat Harbitz.)

Varer forsikres i Henhold til Generalpolice, saaledes at Forsikringen omfatter alle Varer, som den Forsikrede afsender i de bestemte Ruter, og hvorom han er forpligtet til ved hver Afslutning af gjøre Indførsel i en Forsikringsjournal. Et af Forsikrede fremsat Erstatningskrav negtes honoreret af Forsikringsgiveren, fordi det ved en af ham foretagen Revision var oplyst. at adskillige Varepartier i Aarenes Løb var afsendt, uden at Forsikrede havde opfyldt sin Forpligtelse til at indføre dem i Journalen. Da det imidlertid oplyses, at Forsikringsgiveren Maaned efter Maaned havde opgjort med Forsikrede efter Journalen uden tidligere at foretage Revision, og da der ikke kunde antages at foreligge Forsæt eller Misbrug fra Forsikredes Side, anser Sjøretten Forsikringsgiveren erstatningspligtig.

Citanterne Nilsen & Borge have havt Forsikring tegnet hos Indstævnte, „Fortuna Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesell-

schaft in Berlin" paa Kolonialvareforsendelser med Dampskib efter „Generalpolice" af 1ste December 1894, som medførte gjensidig Pligt til Forsikring i ethvert Tilfælde, hvori saadanne Varer i de bestemte Ruter skulde forsendes, og tillige Pligt for Citanterne til at føre en Journal derover, Assurancejournalen, som til det Øiemed af Indstævnte leveredes dem, idet der ingen Police for hver Gang blev at udfærdige, men Forsikringen for hver Gang blev gjældende efter Generalpolicen ved at indføres i Journalen.

Efterat et Parti Sukker fra Hamburg med „Kong Bjørn" var forulykket ved Kollision 19de December 1900 med „Kong Sverre", og Citanternes Erstatningskrav i den Anledning af Indstævnte var benægtet, er Indstævnte i nærværende Sag af Citanterne sagsøgt til Betaling, og er der under Sagens Gang tillige fremsat et Kontrakrav fra Indstævntes Side og et Tillægskrav fra Citanternes Side saaledes, at Sagen idethele gjælder følgende:

1. Citantens Erstatningskråv udgjørende Sukkerpartiets Fakturabeløb Rmrk. 4200.00.

Indstævntes Hovedindsigelse her er den, at Citanterne har forspildt dette Krav ved ikke at have iagttaget sin Pligt efter Generalpolicen til Forsikring i alle Tilfælde, som indgik under Forsikringsforholdet.

At Citanterne i denne Hensende i Aarene 1898, 1899 og 1900 have stødt an mod Generalpolicen, er oplyst ved en Revision, som Indstævnte har foretaget for disse Aars Vedkommende hos Citanterne, efterat Citanternes Erstatningskrav var opkommet. Revisionen har nemlig paavist en hel Række af Tilfælde, som ikke er indkomne under Forsikringen, idet de mangle i Assurancejournalen. Indstævnte maa ogsaa gives Medhold i, at Bestemmelserne i Generalpolicens Art. III, som forøvrigt ere uheldig redigerede, ikke kunde være anderledes at forstaa end, at, hvis ikke i alle Tilfælde Forsikring og Indtegning i Assurancejournalen iagttoges, fortabes alle Erstatningskrav mod Indstævnte uden Hensyn til hvilke Varer, der handles om. Da det imidlertid ligger i de almindelige menneskelige Forhold og Vilkaar, at et Handelshus vanskelig kan praktisere et saadant fortløbende og omfattende Forsikringsforhold uden Feil og da Indstævnte i aarevis har gjort op med Citanterne Maaned efter Maaned efter Assurancejournalen uden nogensinde at udøve sin Revisionsret,

før efterat den paagjældende Skade var opstaaet, maa Indstævnte ansees at have givet Afkald paa at benytte sig af Feil, som ved en saadan Revision tilbage gjennem Aarene kunne erfares, til derpaa at søge Frifindelse, medmindre de vidner om Forsæt eller Misbrug, og dette tør ikke her, hvor intetsomhelst har været lagt Indstævnte til Hinder for Revisionens Udførelse, ansees konstateret, idet deres Aarsag maa antages at være den, at der i Citanternes Forretning har manglet Orden og Tilsyn i dette Anliggende, hvilken Mangel forøvrigt maa have været tilstede i betydelig Grad. De af Revisionen paaviste Tilfælde udgjøre nemlig — efter Fakturadatoerne — 23 i 1898, 25 i 1899 og 19 i 1900, medens det samlede Antal Assuranceposter, som for disse Aar haves, udgjør 1478, og Beløbene ere i mange Tilfælde ogsaa betydelige.

Indstævntes Indsigelse forøvrigt under denne Post gaar ud paa, at Kravet ogsaa er forspildt af den Grund, at Citanterne ifølge Revisionsresultatet heller ikke uden i yderst faa Tilfælde have medtaget 10 % imaginær Gevinst i Forsikringen, hvilket Indstævnte finder, at Citanterne efter Generalpolicens Artikel XI pligtede at gjøre i alle Tilfælde.

Art. XI er imidlertid en uklar Bestemmelse, som i ethvert Fald intet udtrykkelig udtaler om nogen saadan Forpligtelse. Efter Generalpolicens almindelige Henvisning til „Revideret almindelig norsk Søforsikringsplan November 1881“ og efter dennes § 23 kan derfor Artikelen kun betragtes som en Bestemmelse om, at, naar imaginær Gevinst medtoges, behøves derom ingen udtrykkelig Angivelse, hvorimod man i dette Øiemed udenvidere kan sætte Forsikringssummen 10 % over Værdien.

2. Indstævntes Kontrakter udgjørende:
   a. Præmiebeløbene i de omhandlede Tilfælde, som ikke ere indkomne under Forsikringen . . . . . Kr. 324.59
   b. Præmierestancer for 4de Kvartal 1900 og 1ste Kvartal 1901 . . . . . „ 406.31

   Kr. 730.90

   Herimod er fra Citanternes Side ingen Indsigelse fremsat.

3. Citanternes Tillægskrav udgjørende Kr. 112.78 for erlagte Præmier ved 1 Forsikring i 1898, som ikke skulde have

været medtaget, 2 Dobbeltforsikringer i 1898 og 3 Dobbeltforsikringer i 1899.

Nogen særskilt Forligsmægling for dette Kravs Vedkommende er jo ikke foregaaet, men da Kravet er fremsat til Afdrag i Indstævntes Kontrakrav, der er anhængigjort efter særskilt Stævning og Forligsmægling, kan der ikke være noget til Hinder for at tage det under Paakjendelse.

Indstævnte gjør imidlertid Indsigelse mod at være tilbagebetalingspligtig, og nogen saadan Pligt kan heller ikke antages at paahvile Indstævnte, da det ikke er godtgjort, at Indstævnte havde nogen Rede paa, at nogen Feiltagelse forelaa, og desuden den i Søforsikringsplanens § 110 sidste Punktum fastsatte Frist for Ristornokrav maa forudsættes forlængst at være udløbet.

Citanterne blive i Henhold til det Anførte og efter deres Paastand at tilkjende Erstatningskravet Rmrk. 4200.00, medens de af Indstævnte nedlagte Paastande, der gaar ud paa Frifindelse og Tilkjendelse af Kontrakravet Kr. 730.90, tages tilfølge saaledes, at Indstævnte tilkjendes Likvidation for dette Beløb.

Citanterne blive derhos efter Paastanden og dette Resultat at tilkjende almindelig Rente fra Sagens Berammelse af Differencen.

Sagens Omkostninger antages idethele at burde ophæves.

Med Hensyn til Sagens Expedition henvises til det i Forbindelse med Domsafsigelsen anførte.

Thi kjendes for Ret:

Indstævnte, Fortuna Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft in Berlin, bør til Citanterne, Nilsen & Borge betale 4200 — fire Tusinde to Hundrede — Reichsmark, i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen, med Fradrag af 730 — syv Hundrede og tredive — Kroner 90 — niti — Øre.

Indstævnte betaler derhos Renter til Citanterne af det saaledes udkommende Beløb med 4 — fire — af Hundrede aarlig fra 22de Mai 1901.

Forøvrigt bør Indstævnte for Citantskabets Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

$^3/_2$ 1903.

Ole Norbye.

Enig.

$^5/_2$ 1903. *M. Saxlund.*

Enig.

$^6/_2$ 1903. *A. C. Petersen.*

8.

Frederikshavns Søret, den 11te Februar 1903.

Føreren og Rederne af Dampskibet „Chingford" af London

mod

Konsul P. J. Kall af Frederikshavn som Befuldmægtiget for Reder og Ladningsassurandør for Barken „Nore" af Raumo.

Bark „Nore" af Raumo (Finland) paatræffes af den engelske Damper „Chingford" omtrent 70 Sømil S.V. af Hanstholmen, flydende paa sin Last med Rigningen i Vandet og forladt af Mandskabet. „Chingford" tager „Nore" paa Slæb og bugserer det ca. 100 Sømil, men opgiver saa videre Forsøg. Senere indslæbes „Nore" til Fredrikshavn af Svitzers Bjergningsentreprise. „Chingford"s Paastand paa Bjergeløn tages ikke tilfølge, da her ikke var Tale om nogen Medvirkning til Bjergning, jfr. *Sølovens § 224*; „Chingford" abandonnerede „Nore" uden at gjøre Skridt til at tilkalde anden Hjælp, lige-

som det blev forladt paa et Sted, hvor det paa Grund af Paalandsvind og Kystens større Nærhed maa antages at have været udsat for større Fare, end paa det Sted, hvor det blev fundet.

Under nærværende Sag sagsøger Føreren og Rederen af Dampskibet „Chingford" af London Indstævnte, Konsul P. J. Kall af Frederikshavn som Befuldmægtiget for Reder og Ladningsassurandør for Barken „Nore" af Raumo til at betale til Dampskibet „Chingford"s Rederi The London & Northern Steamship Company Lim. £ 200 med Rente efter 5 % p. a. fra Stævningens Dato den 24de Oktbr. 1902 til Betaling sker, samt Sagens Omkostninger for den Medvirkning Dampskibet „Chingford" har udøvet til at nævnte Bark „Nore" blev bjerget.

Det fremgaar af den under Sagen i Original og Oversættelse fremlagte af Kaptajn, Stewart og Besætning paa „Chingford" i London afgivne Søforklaring, at „Chingford" den 10de Juli 1902 var afgaaet fra Penarth bestemt til Kronstadt med en Ladning Kul. Den 14de s. M. Kl. ca. 8.30 Efterm. opdagede man Barken „Nore" af Raumo, trælastet, beliggende paa Bredde 56.15 N. og Længde 7.13 Ø., ca. 70 Sømil S.V. af Hanstholm Fyr, flydende paa sin Last med Rigningen i Vandet og forladt af Mandskabet. Vinden var da en let Brise af Nordvest. Man bordede Vraget og besluttede at bjerge samme. Hele Natten arbejdede man haardt med at klare Vraggodset væk. Kl. 9.30 Form. den 15de Juli begyndte Bugseringen, som med største Besvær fortsattes hele Dagen og ligeledes den 16de Juli indtil hen paa Aftenen. Da Vind og Sø imidlertid tiltog, blev man Kl. 9.30 nødsaget til at opgive Bjergningen. Man var da paa Bredde 57.20 og Længde 9.25 Ø. „Nore" var bleven bugseret ca. 100 Sømile. Barken blev senere af Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise indbragt til Frederikshavn. Entreprisen overleverede det til Øvrigheden, der den 21de Juli atter udleverede det til Indstævnte, der den 16de September lod afholde Auktion over Skib og Ladning; ved Auktionen der indbragte Brutto Kr. 21,099.11 reserverede Citanten Ret til Bjergeløn, men Auktionsretten henviste Spørgsmaalet til Afgørelse ved Domstolene.

For „Chingford"s her beskrevne besværlige Virksomhed paastaar Citanten sig tilkendt det ovenfor anførte, idet der gøres gældende, *at* Virksomheden har reddet Skib og Ladning fra totalt Forlis, idet „Nore" ellers vilde være strandet paa Horns

Rev eller Vestkysten, *at* „Nore" ved Bjergningen bragtes indenfor det Omraade, hvor Svitzers Bjergningsentreprise virker og derved satte den istand til at fuldføre Bjergningen, der i høj Grad lettedes ved, at Vraggodset var klaret væk, *at* der ikke herimod kan indvendes, at „Chingford" paa Grund af Omstændighederne nødtes til at opgive Bjergningen, for hvilken den efter engelske Retsregler, som Citanten mener bør anvendes, fordi Bjergningen foregik i aaben Sø af engelske Bjergere, har Krav paa Bjergeløn, da det udførte Arbeide har været af Betydning for den endelige Redning, *at* en saadan Ordning ogsaa er stemmende med Forholdets Natur, og *at* ogsaa Udtrykkene i Sølovens Paragraf 224: „— — saa og enhver, som medvirker ved Bjergningen — —", maa omfatte et saadant Arbejde, som „Chingford" har udført.

Af Svitzers Bjergningsentreprise er der ligeledes anlagt Sag mod Indstævnte ved nærværende Ret til Fastsættelse af Bjergeløn, og Indstævnte har anmeldt nærværende Proces for Entreprisen.

Indstævnte procederer til Frifindelse med Tillæg af Sagsomkostninger under Hævdelse af, at der ved „Chingford"s Virksomhed hverken foreligger en Bjergning eller Medvirkning til en saadan, men et opgivet resultatløst Forsøg. Han gør gældende, at i Mangel af anden Angivelse i Søforklaringen maa der gaaes ud fra, at Vindretningen, da „Chingford" forlod „Nore", var den samme som den 14de Juli Kl. 9.30 Efterm., og at den Situation, hvori „Chingford" forlod „Nore" i saa Fald var værre med Hensyn til Udsigten til Bjergning, end den, hvori Damperen fandt Vraget. „Chingford" forlod „Nore" den 16de Juli Kl. 9.30 Efterm.; den 17de Juli om Aftenen blev Vraget observeret fra Land (Lønstrup) og der blev telegraferet til Frederikshavn efter Svitzers Baad, som fandt Vraget næste Morgen. Kontinuiteten mellem „Chingford"s opgivne Forsøg og Svitzers Bjergning var saaledes afbrudt. Om „Nore" vilde have strandet, hvis ikke „Chingford" havde taget den paa Slæb, kan ingen vide, og i alt Fald var Udsigten til Stranding større, da den blev forladt, end da den toges paa Slæb. Endvidere gjør Indstævnte gældende, at Svitzers Entreprises Virkeomraade ogsaa strækker sig til det Sted, hvor „Chingford" traf „Nore", og at Meddelelsen til Svitzer ikke kom fra „Chingford", men inde fra Land. Indstævnte hævder, at Sølovens Paragraf 224 ved de

ovenciterede Ord kun sigter til Assistance under det Arbejde, der ender med det nødstedte Fartøjs Redning, og at Ordene aldrig kan sigte til et tidligere gjort Forsøg paa Bjergning, især naar dette Forsøg er glippet. Indstævnte protesterer derhos imod, at Spørgsmaalet afgøres efter engelske Retsregler, idet han samtidig benægter, at der efter disse Regler skulde tilkomme Citanten noget Krav paa Bjergeløn i et Tilfælde som det, hvorom nærværende Sag drejer sig. Subsidiært paastaar Indstævnte Vederlaget til Citanterne fastsat og nedsat efter Rettens Skjøn, saaledes at Vederlaget i Forening med Bjergelønnen til Svitzers Bjergningsentreprise ikke overstiger en Trediedel af det Bjergedes Værdi i Henhold til Sølovens § 226, samt Sagens Omkostninger ophævede.

Svitzers Bjergningsentreprise har som Intervenient sluttet sig til Indstævntes principale Paastand. Allerede den 15de Juli indløb fra Lemvig Telegram til Svitzers Agent i Frederikshavn om at et trælastet, masteløst, af Besætning forladt Skib laa drivende 35 Kvartmil vest for Bovbjerg. Sagen indberettedes til Marineministeriet, der udsendte Kanonbaaden „Grønsund" fra Esbjerg for at undersøge, eventuelt indbjerge Vraget. Der er saaledes ingen Grund til at antage, at „Nore" uden „Chingford"s Assistance vilde være strandet paa Kysten eller paa Horns Rev, navnlig da det laa 35 Kvartmil til Søs, var masteløst, vandfyldt og med Rundholter, Rigning og en Jernmast slæbende til Dels i Bunden; mer Fare for Stranding var der efter Intervenientens Mening først, da „Chingford" forlod „Nore" 5 Kvartmil fra Kysten i et Farvand, som er meget befærdet, og som ved vestlige Vinde sætter Strømmen haardt paa Land. Intervenienten kan ejheller indrømme, at der ved „Chingford"s Arbejde med at klare Vraggodset bort, er ydet Entreprisen nogen særlig Tjeneste, eller at alt det herved udførte Arbejde har været nødvendigt for Bugseringen. Derimod har Intervenienten protesteret mod, at Bjergelønnen kun sættes til en Trediedel af det bjergedes Værdi, eller at den eventuelle Bjergeløn til „Chingford" skulde berøre eller formindske den Intervenienten tilkommende Bjergeløn

Retten skønner ikke, at der i nærværende Sag kan være Tale om Anvendelse af engelsk Ret; vel skete det af „Chingford" udførte Arbejde udenfor dansk Søterritorium, men medens

„Chingford" er et engelsk Skib, er jo „Nore" russisk, og den naturlige Løsning synes da at være den, at Spørgsmaalet afgøres efter Lovene i det Land, til hvilket det reddede Skib blev bragt, og hvor der rejses Retssag, altsaa *in casu* de danske Love. Den danske Sølov har nu utvivlsomt ikke tænkt paa et Tilfælde som det, nærværende Sag drejer sig om; naar Sølovens § 224 taler om Medvirkning til Bjergning er herved selvfølgelig først og fremmest som af Indstævnte fremhævet, sigtet til Assistance under det Arbejde, der ender med det nødstedte Fartøjs Redning, men Motiverne til Loven vise, at Ordene særlig er medtagne for at ogsaa de, hvis Virksomhed er gaaet ud paa at redde Menneskeliv, de uvurderlige Værdier, kunne faa Del i Bjergelønnen. Der sees imidlertid ingen Anledning til ikke at give Ordene en videre Anvendelse end af Indstævnte paastaaet, og en Bjerger vilde saaledes vel kunne faa Andel i Bjergelønnen, uagtet han ikke vilde have kunnet fuldføre Bjergningen uden Hjælp af ny tilkomne Bjergere. Derimod skønnes Ordene ikke at kunne gives en saa vid Anvendelse, at de skulle omfatte et Tilfælde, som det nærværende, hvor „Chingford" ganske har opgivet Forsøget og har abandonneret Skibet uden at gjøre noget Skridt til at tilkalde anden Hjælp, ligesom Skibet blev forladt paa et Sted, hvor det paa Grund af Paalandsvind og Kystens større Nærhed maa antages at have været udsat for større Fare end paa det Sted, hvor det blev fundet. Indstævnte vil derfor være at frifinde for Citantens Tiltale i denne Sag. Der skønnes ikke at være tilstrækkelig Anledning til at ilægge Indstævnte Sagens Omkostninger hos Citanten, men Sagens Omkostninger ville være at ophæve.

Selv om engelske Retsregler vilde være at anvende ved Paadømmelsen af nærværende Sag, vilde Resultatet efter de af Citanten oplyste engelske Retsafgørelser formentlig have blevet de samme, idet disse ialtfald fordre, at Stillingen for det reddede Skib er forbedret ved den ydede Tjeneste; men dette kan efter det Oplyste og særlig ogsaa efter det fremlagte Kort ikke siges at være Tilfældet her.

Thi kendes for Ret:

Indstævnte Konsul P. J. Kall i Frederikshavn som Befuldmægtiget for Reder og Ladningsassurandør for Barken „Nore"

af Raumo bør for Tiltale af Citanten Føreren og Rederne af Dampskibet „Chingford“ af London i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

C. A. Ramsing.

C. Berg. *Ths. Brønnum.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 4. **Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn:** Handelsfirmaet Hilligsøe, Køedt & Co. mod Aktieselskabet Det Forenede Dampskibs-Selskab. — 5. **Danmarks Højesteret:** Højesteretssagfører Jensen mod Styrmand E. S. Thorkelin. — 6. **Riser Sjøret:** Stuert Knud Johansen mod O. P. Bratland. — 7. **Christiania Sjøret:** Nilsen & Borge mod Fortuna Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft. — 8. **Frederikshavns Søret:** Føreren og Rederen af Dampskibet „Chingford“ af London mod Konsul P. J. Kall af Frederikshavn som Befuldmægtiget for Reder og Ladnings-assurandør for Barken „Nore“ af Raumo.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Herr Protokolsekretær *Lars Hasselgren*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 3	Aargang IV	1903

9.

Landsoverretten i Viborg, den 9de Febuar 1903.

Firmaet Geo Pymann & Co. i West Hartlepool
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus.
(Overretssagfører Rye.)

Den Omstændighed, at Certepartiet giver Kapteinen Adgang til at klarere og landsætte Godset eller oplægge det, naar det ikke modtages, strax det kommer for under Skibets Takkel, fritager ikke Modtagerne fra at betale for Ophold, naar Kapteinen ikke benytter sig af denne Adgang; eiheller antages det at fritage dem, at Forsinkelse opstod ved at Lasten fyldtes paa Sække, samt veiedes og tilbandtes ombord, da Veiningen maatte antages fortrinsvis at have fundet Sted i Modtagernes Interesse, og endelig forkastedes ogsaa deres Paastand om at Kapteinen ved at undlade at fordre hurtigere Modtagelse maatte antages at have givet dem gyldig Grund til at gaa ud fra, at han ikke ønskede Udlosningen fremskyndet.

Uden at der var oprettet noget Certeparti indtog Skruedampskibet „Veva", som det maa antages i de sidste Dage af Januar Maaned 1900, i New Orleans en Ladning Majs paa

3615 Tons engelsk Vægt at levere i Aarhus, med Hensyn til hvilken Ladning der udstedtes ialt 17 Partskonnossementer. De paagældende Konnossementer, der vare affattede enslydende paa Engelsk, indeholdt Skibsførerens Erkendelse af, at der med det nævnte Skib var fra New Orleans til Aarhus afskibet et, som det maa antages, i hvert Konnossement nærmere angivet, Kvantum Majs, løst i Skibet og i Skibets Sække, under Dæk og at levere fra Skibets Takkel — „hvor Skibets Ansvar ophører" — i lige god Orden og Kondition i Aarhus Havn mod Betaling af et nærmere fastsat Fragtbeløb, hvorhos Konnossementerne under §§ 2—17 indeholdt en Række Bestemmelser, af hvilke den i § 5 indeholdte i Oversættelse lyder saaledes:

„Fremdeles, at Dampskibet skal være berettiget til at begynde Losningen umiddelbart ved Ankomsten og losse uafbrudt uden noget Hensyn til nogen modstaaende Koutume for Havnen. Godset skal tages fra Skibets Takkel af Modtageren, saa snart det kommer for under Skibets Losning, i andet Fald staar det Kaptajnen eller Skibets Agent frit for at klarere og landsætte Godset eller at lægge det i Skur, Pakhus eller Lægter eller ved Kajen for Modtagerens Regning og Risiko, uden foregaaende Meddelelse til Modtageren, for Vejning eller Tælling uden Hensyn til alle Koutumer eller Regulativer for Lossehavnen i modsat Retning. Hvis Modtageren undlader at modtage som ovenfor fastsat, og ingen Lejlighed kan skaffes til Losning i Lægter eller paa Værft uden Ophold for Dampskibet, skal Modtageren betale Dampskibet Overliggedagsgodtgjørelse for dette Ophold og skal have Sikkerhed i dette Gods indtil Betaling af alle paaløbne Omkostninger, Afgifter og Overliggedagsgodtgjørelse. Skibets Ansvar skal ophøre, saasnart Godset er losset fra Skibets Takkel uden Hensyn til modstaaende Havnekoutume . . . ."

Søndagen den 4de Marts 1900 ankom „Veva" til Aarhus Havn Kl. 11 Formiddag og fortøjede paa Siden af et andet i Havnen henliggende Dampskib, og den følgende Dags Morgen blev „Veva" indklareret og Meddelelse givet til Modtagerne, hvorefter „Veva" samme Dags Eftermiddag Kl. 5 kom direkte til Bolværk, hvorom Meddelelse ligeledes blev givet til Modtagerne. Tirsdag den 6te Marts begyndte Losningen Kl. 9 Formiddag og sluttede Kl. 6 Eftermiddag, efter at der var udlosset ca. 240 engelsk Tons, Onsdagen den 7de Marts udlossedes i Tiden fra Kl. 6 Formiddag til Kl. 6 Eftermiddag c. 326 Tons, Torsdagen den 8de Marts fra Kl. 8½ Formiddag til 6 Efter-

middag c. 336 Tons, Fredagen den 9de Marts fra Kl. 6 Formiddag til 5¼ Eftermiddag c. 286 Tons, Lørdagen den 10de Marts fra Kl. 6 Formiddag til 10 Eftermiddag c. 537 Tons, og efter at der saaledes i det hele var i Aarhus udlosset c. 1675 Tons, blev Resten af „Veva"s Ladning c. 1900 Tons i Henhold til et Modtagerne ved Fragtslutningen tilstaaet Alternativ dirigeret til Kallundborg og udlosset dersteds. Under den saaledes i Aarhus stedfundne Losning af en Del af „Veva"s Ladning led Losningsarbejdet, efter hvad der er tilført Skibsdagbogen, hyppige og langvarige Standsninger paa Grund af Mangel paa Jernbanevogne, og paa den sidste Losningsdag, altsaa Lørdagen den 10de Marts, lod Skibets Fører for de Indstævnte forkynde en Beskikkelse, hvori protesteredes mod den sendrægtige Losning og forbeholdt Erstatning i saa Henseende.

Idet Citanterne, Firmaet Geo. Pymann & Co. i West-Hartlepool, som Redere for Dampskibet „Veva", have anbragt, at Skibet har ligget i Aarhus Havn i fulde 6 Arbejdsdage, nemlig fra Mandag den 5te til Lørdag den 10de Marts begge inklusive, og at der i dette Tidsrum som anført kun er udlosset 1675 Tons, medens Losningen, da Skibet med Lethed kan losse 600 Tons om Dagen, burde have været tilendebragt med langt større Hurtighed, hvorfor der tilkommer dem Overliggedagsgodtgjørelse for mindst 2½ Dag, have de under nærværende Sag i første Instans ved Sjøretten paastaaet de Indstævnte, Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus, som Modtagere af den i Aarhus Havn udlossede Del af „Veva"s Ladning tilpligtede at betale dem i Overliggedagspenge for 2½ Dag, beregnede efter 40 Øre pr. Registerton af „Veva"s Nettodrægtighed, der udgør 1630 Tons, ialt 1630 Kr. med Renter heraf 5 % aarlig fra Søretsstævningens Dato den 6te Juni 1900, indtil Betaling sker.

Ved Søretsdommen ere de Indstævnte overensstemmende med deres derom nedlagte Paastand frifunden for Citanternes Tiltale, og Sagen er nu af Citanterne indanket her for Retten, hvor de have gentaget deres i første Instans fremsatte Paastand samt derhos nedlagt forskellige subsidiære Paastande. De Indstævnte have derimod procederet til Søretsdommens Stadfæstelse, hvorhos de have nedlagt en subsidiær Paastand.

De Indstævnte have benægtet Rigtigheden af Citanternes Anbringende om at „Veva" med Lethed kunde losse 600 Tons — eller, som Citanterne her for Retten have paastaaet, langt over 600 Tons — om Dagen, men foruden at det efter Indholdet af

de dels af Citanternes tilsynshavende og raadgivende Ingeniør dels af „Veva"s Kaptajn og Styrmand afgivne, i England beedigede Erklæringer, der ere fremlagte under Sagen, maa antages, at „Veva", der er bygget i 1896, er et nyt og fuldt ud moderne Skib forsynet med alle moderne Lade- og Lossegrejer, Maskiner og lignende, indeholde bemeldte Erklæringer endvidere en direkte Bevidnelse af, at „Veva" er i Stand til at losse betydeligt mere end 600 Tons pr. Dag. Fremdeles gaa de nævnte Erklæringer ud paa, at „Veva" under en i November 1899 stedfunden Losning af Korn i Leith har losset over 730 Tons pr. Dag og under en i i Hull i November 1900 stedfunden Losning 614 Tons pr. Dag, skønt der i sidstnævnte Tilfælde indtraf flere Standsninger som Følge af uheldigt Vejr, og Rigtigheden af det saaledes Oplyste, hvorefter bemeldte Skib paa Tidspunkter, der ligge ikke langt henholdsvis forud for og bagefter den her under Sagen omhandlede Losning i Aarhus, har kunnet udlosse mellem 614 og 730 Tons daglig, er derhos yderligere bestyrket ved tvende af Citanterne her for Retten fremlagte Erklæringer fra Stewedore M. Wynn i Leith, der forestod den ommeldte Udlosning i denne By, og fra Marmaduke Dolby i Kingston, der førte Tilsyn med den i Hull foregaaede Losning, foruden at tre Skibsførere, der af Sø- og Handelsretten i København pleje at udmeldes til Besigtigelser, i en ligeledes af Citanterne for Overretten fremlagt Erklæring have udtalt, at „Veva" efter de foreliggende Oplysninger om Skibets Indretning maatte kunne udlosse 190 Tons Majs daglig fra hver af Skibets 4 Luger under Forudsætning af, at der ikke forefandtes betydelig Beskadigelse af Ladningen og Vejret ingen Hindringer lagde i Vejen. Ved det saaledes foreliggende maa det nu ansees tilstrækkeligt godtgjort, at „Veva" baade umiddelbart før og umiddelbart efter den i Aarhus stedfundne Losning af Majs har været i Stand til at losse og ogsaa faktisk har losset mellem 614 og 730 Tons af en lignende Ladning om Dagen, og idet der derhos fra de Indstævntes Side intet som helst af Betydning er oplyst, der kan svække de forommeldte Erklæringer om Skibets Losseevne i Almindelighed, maa der endvidere gaaes ud fra, at denne ikke under Losningen i Aarhus har været ringere end at rigeligt 600 Tons under almindelige Forhold kunde udlosses pr. Dag.

Som ovenfor anført have Citanterne gjort gældende, at „Veva" henlaa i Aarhus Havn i fulde 6 Arbejdsdage, nemlig fra Mandag den 5te til Lørdag den 10de Marts begge inklusive, og idet de

derhos have anbragt, at den i Konnossementernes § 5 indeholdte Bestemmelse om, at Skibet skal være berettiget til at fordre Losningen begyndt „umiddelbart ved Ankomsten", maa forstaaes saaledes, at Losningen skal paabegyndes strax ved Ankomsten til Destinationshavnen uden Hensyn til, om Skibet strax kan opnaa Bolværksplads, have de videre gjort gældende, at Skibets Liggedage — idet den nævnte Bestemmelse i Konnossementerne af Hensyn til Helligdagslovgivningen maa lide Indskrænkning for Søndagens Vedkommende, samt idet de intet have imod, at der beregnes en halv Dag regnet fra det Øjeblik, da Ladningsmodtagerne erholdt Meddelelse om Skibets Ankomst, til Iværksættelse af Forberedelserne til Udlosningen — bør regnes at løbe fra Mandag Middag, saaledes at Losningen under Hensyn til „Veva"s ovenommeldte Lossedygtighed burde have været fuldført i et Tidsrum, der var mindst $3^1/_2$ Dag kortere end den virkelig anvendte Tid.

Fra de Indstævntes Side er det herimod gjort gældende, at den anførte Konnossementsbestemmelse om Losningens Paabegyndelse umiddelbart ved Ankomsten naturligen maa forstaaes som sigtende til Ankomsten ved Losseplads, og at Losningen derfor i hvert Fald ikke kunde fordres paabegyndt før Tirsdag Morgen, da den ogsaa faktisk paabegyndtes, idet Skibet først kom til Bolværk Mandag Eftermiddag Kl. 5, hvorom Meddelelse først derefter indgik til de Indstævnte. Da Citanterne imidlertid, som meldt, have indskrænket sig til at fordre sig tilkendt Overliggedagspenge for $2^1/_2$ Dag, bliver det — i Betragtning af, at der under alle Omstændigheder, naar der gaaes ud fra, at „Veva" kunde losse mellem 600 og 700 Tons pr. Dag og altsaa til Udlosning af de i Aarhus afleverede 1675 Tons ikke behøvede mere end i det højeste $2^1/_2$ Dag, eller fra Tirsdag Morgen til Torsdag Eftermiddag, og naar det forudsættes, at de Indstævnte bære Ansvaret for, at et mindre dagligt Kvantum blev udlosset i Aarhus, maa anses til denne Losning at være anvendt over 2 Dage formeget, hvad enten Losningen antages at burde være paabegyndt Mandag Eftermiddag eller Tirsdag Morgen — ufornødent at undersøge, fra hvilket af disse Tidspunkter Udlosningens Paabegyndelse, og dermed Liggedagenes Begyndelse, rettelig bør regnes, idet Overliggedagsgodtgjørelsen for over 2 Dage i Henhold til Sølovens § 120 bliver at beregne som $2^1/_2$ Dag.

De Indstævnte have imidlertid endvidere benægtet, at Ansvaret for den sendrægtige Udlosning paahviler dem, og navnlig

have de ikke villet erkende, at Forsinkelsen skyldes Mangel paa Jernbanevogne, men foruden at det i „Veva"s Skibsdagbog for Tirsdag den 6te, Onsdag den 7de og Fredag den 9de Marts er anført, at Udlosningen var undergivet hyppige Standsninger af Mangel paa Jernbanevogne, have saavel Kaptajnen som Styrmanden i deres ovennævnte beedigede Erklæring udtalt, at der under Losningen i Aarhus fandt hyppige og langvarige Standsninger og Ophold Sted af Mangel paa Jernbanevogne, og det maa derfor uanseet de Indstævntes Benægtelse, der tilmed mangler fornøden Bestemthed og Sikkerhed, anses tilstrækkelig godtgjort, at Mangel paa Jernbanevogne i hvert Fald har været en medvirkende Aarsag til den forsinkede Udlosning. Da derhos den citerede Bestemmelse i Konnossementernes § 5, ved hvis Optagelse i Konnossementerne der nærmest maa antages at være tilsigtet en Fordel for Rederiet, efter sin Ordlyd naturligen maa forstaaes saaledes, at Ladningen skulde modtages saa hurtigt fra Skibet, som dette efter de faktiske Forhold kunde levere samme, maa de Indstævnte, der intet som helst have oplyst, der giver Føje til at antage, at en hurtigere Losning ikke kunde finde Sted paa Grund af Forhindringer fra Skibets Side, bære Ansvaret for, at der under den omhandlede Udlosning daglig er modtaget et væsentlig mindre Kvantum, end „Veva" efter det foranførte maa anses i Stand til at levere pr. Dag.

Forsaavidt de Indstævnte fremdeles have gjort gældende, at deres Ansvar i den nysommeldte Retning i hvert Fald maa være bortfaldet, fordi Skipperen ikke har benyttet den ham i oftnævnte Konnossementsbestemmelse hjemlede Adgang til at oplægge den Del af den til de Indstævnte bestemte Part af Ladningen, som disse ikke vare istand til med fornøden Hurtighed at modtage fra Skibets Takkel, kan der ikke heri gives de Indstævnte Medhold, idet den ommeldte Bestemmelse alene kan antages at have medført en særlig, ikke i Sølovens Bestemmelser hjemlet Ret for Skibets Fører til saadan Oplægning, uden at en Undladelse af at benytte denne Begunstigelse kan afskære Citanterne fra at fordre den i de almindelige Sølovsregler hjemlede Erstatning for det ved de Indstævntes sendrægtige Losning foraarsagede Ophold.

De Indstævnte have endvidere anbragt, at Losningen ikke kunde gaa hurtigere for sig end sket, fordi Majsen, forinden den aftoges fra Skibet, skulde fyldes paa Sække, der derefter skulde vejes af den kongelige Vejer samt tilbindes, og at den derved

hidførte Forsinkelse ikke kan falde dem til Last allerede af den Grund, at Skipperen, hvis han for sit Vedkommende ikke brød sig om Vejningen, kunde have frabedt sig, at denne foregik paa Skibet, og forlangt, at Majsen først skulde vejes efter at være bragt i Land, hvorom Skipperen ikke har stillet Forlangende. Da det imidlertid af Citanterne uimodsagt er anbragt, at Vejningen af Majsen ombord paa „Veva" blev betalt af de Indstævnte, maa der gaaes ud fra, at Vejningen fortrinsvis har fundet Sted i de Indstævntes Interesse, og det maa derfor blive de Indstævntes Sag at bære Risikoen for den ved Vejningens Foretagelse ombord mulig foraarsagede Forsinkelse af Losningen.

Naar de Indstævnte endelig have gjort gældende, at de, saafremt „Veva"s Skipper blot havde antydet, at han ønskede Losningen foretaget med større Hurtighed, med Lethed kunde have indrettet sig paa at modtage Majsen hurtigere, men at de ingen Anledning havde havt hertil, fordi de ingen som helst Meddelelse om, at Skipperen ikke var tilfreds med Losningen, modtog før ved den forommeldte Beskikkelse den sidste Lossedag, hvorfor Skipperen ved sin Passivitet maa anses at have givet dem gyldig Anledning til at gaa ud fra, at han ikke ønskede Udlosningen fremskyndet, kan der ikke tillægges dette Anbringende nogen Betydning, idet der mangler Hjemmel til at kræve en saadan Advarsel fra Skipperens Side, for at Ansvaret med Hensyn til forsinket Modtagelse af det fra Skibet udlossede Gods kunde begynde at løbe, medens Skipperen tvertimod ved Iværksættelsen af den ommeldte Beskikkelse maa anses at have iagttaget alt, hvad der med Hensyn til at bevare Citanternes Ret i Anledning af den forsinkede Losning kunde paahvile ham.

Idet den stedfundne Forsinkelse af Losningen saaledes i det hele maa falde de Indstævnte til Last, maa Citanternes Krav paa hos de Indstævnte at tilkendes Overliggedagsgodtgjørelse anses beføjet, og da der, efter hvad der foran er anført, under denne Forudsætning mindst maa tilkomme Citanterne saadan Godtgjørelse for det Tidsrum af $2^1/_2$ Dag, som ligger til Grund for deres principale Paastand, samt da de Indstævnte ikke have bestridt Rigtigheden af Citanternes Angivelse af „Veva"s Nettodrægtighed, vil den Godtgørelse, der herefter tilkommer Citanterne, beregnet efter Reglerne i Sølovens § 120 udgøre det af Citanterne i det hele indtalte Beløb 1630 Kr., hvilket Beløb

tilligemed Renter deraf som paastaaet de Indstævnte derfor ville være at tilpligte at betale Citanterne.

De Indstævnte findes derhos efter Sagens Omstændigheder at burde godtgøre Citanterne Processens Omkostninger for begge Retter med 200 Kr.

Det kan ikke billiges, at de af Parterne i første Instans fremlagte Indlæg i Stedet for, at de burde forblive i Rettens Værge, ere blevne vedhæftede Søretsakten, hvortil den Omstændighed, at Parternes Sagførere for Søretten have samtykket heri, ikke kunde afgive Hjemmel, men til at paalægge Ansvar herfor findes der efter Omstændighederne ikke at være Føje.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte, Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus, bør til Citanterne, Firmaet Geo. Pymann & Co., betale 1630 Kroner med Renter heraf 5 % aarlig fra den 6te Juni 1900, indtil Betaling sker, samt i Procesomkostninger for begge Retter 200 Kr.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

10.

Sandefjords Sjøret, den 17de Januar 1903.

Skytter Chr. Larsen

mod

„Alfa"s og „Beta"s Rederi samt „Alfa"s Fører Ingv. M. Bryde.

Erstatning til en Skytter paa en Hvalfanger, der af Sjøretten ansees ulovlig afskediget, ansættes paa Basis af *Sjøfartslovens § 92 jfr. § 86.*

Rettens Formand tilførte som sit Votum:

Ved Kontrakt af 7de Januar 1901 forhyrede Citanten Chr. Larsen sig som Skytter ved Hvalfangerselskabet „Alfa" og „Beta" med Fangstskibene af samme Navn, hvis Disponent er A. F. Klaveness, Sværdstad, medens Bestyrerstillingen indehaves af „Alfa"s Fører, Kaptein Ingv. M. Bryde. Ifølge Hyrekontrakten skulde Citanten oppebære en maanedlig Hyre af Kr. 100.00 samt henholdsvis Kr. 50.00, Kr. 30.00 og Kr. 20.00 i Part af hver Blaahval, Finhval samt Knør- og Seihval. Som Forskud paa Hyre erholdt Citanten forinden Afseilingen udbetalt et Beløb af Kr. 50.00.

Medens „Alfa" den 19de Februar næstefter henlaa ved Vardø, endnu før Fangsten havde taget sin Begyndelse, var Citanten gaaet iland uden forinden at have indhentet Kapteinens Tilladelse hertil. Da Kapteinen, Indstævnte Ingv. M. Bryde, erfarede dette, kaldte han Citanten ind i sin Kahyt, hvorefter der opstod en Ordvexel, der endte med, at Citanten forlod Fartøiet. Efter hvad Citanten paastaar, er han ved denne Leilighed bleven bortvist fra Skibet, og da han finder Afskedigelsen ulovlig, har han ved Sjøretsstævning af 2den September 1901, iretteført den 7de s. M., saggivet „Alfa"s og „Beta"s Rederi ved dets Disponent A. F. Klaveness samt Kaptein Ingv. M. Bryde til Erstatning af al den Skade og det Tab, Citanten har lidt ved det af Kaptein Bryde begaaede Kontraktsbrud. Som Gjenstand for denne Erstatning nævner Citanten Tabet af Hyre og Fangstpart og de med Hjemreisen forbundne Omkostninger, i hvilken Forbindelse han anfører, at Citantens Fortjeneste om Sommeren har dreiet sig om Kr. 2000.00, hvortil kommer frit Ophold ombord i flere Maaneder. Efter forgjæves af Retten anstillet Forligsmægling

har Citanten nedlagt saadan Paastand: „At de Indstævnte tilpligtes *in solidum* at betale Chr. Larsen Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd optaget paa de Indstævntes Bekostning for al den Skade og det Tab, Citanten har lidt ved at blive afskediget fra „Alfa" den 20de Februar 1901 med lovlige Renter af Skjønsbeløbet samt Sagens Omkostninger, samt at Citanten kjendes berettiget til ifølge Sjøfartslovens § 268, Post 2, at sætte „Alfa" til Auktion, for deri at søge skadesløs Betaling for Skjønsbeløbet med Renter og Omkostninger." De Indstævnte har benægtet, at Citanten er bleven bortvist, idet de gjør gjældende, at Kapteinen ved den paagjældende Anledning blot har meddelt Citanten en skarp Irettesættelse for hans pligtstridige Forhold, hvorunder han ytrede: „Dersom De ikke vil lyde mig, saa kan De gaa iland," eller „saa vil De gjøre mig en Tjeneste ved at gaa iland". Da Citanten hertil svarede, „at han gjerne kunde gaa," bemærkede Kaptein Bryde: „Ja, men paa Betingelse af, at De betaler det oppebaarne Forskud tilbage." Citanten benægtede imidlertid at være forpligtet hertil, hvorpaa han uden videre forlod Skibet. Forøvrigt fremholder Indstævnte, at Kapteinen efter Citantens Forhold saavel i det Tilfælde, der foranledigede Irettesættelsen, som ved et Par andre Anledninger havde havt fuld lovlig Ret til at afskedige Citanten, om han havde villet. Specielt finder Indstævnte det uforsvarligt af Citanten at forlade sin Post paa en Tid, da Kapteinen ikke var ombord, idet Ansvaret for og Kommandoen over Fartøiet under disse Omstændigheder i Stillings Medfør paahvilede ham. Saameget mere graverende anser Indstævnte Citantens Adfærd ved denne Anledning som han, tiltrods for at „Alfa"s Situation for Tilfælde af et pludseligt opkommende Uveir ikke var ufarlig, rolig blev iland i $2^1/_2$ Time. Indstævnte har saaledes paastaaet sig frifunden for Citantens Tiltale og tilkjendt Sagsomkostninger.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt de mod Citanten rettede Anker er af den Betydning, at de skulde kunne berettige Kaptein Bryde til at afskedige ham, bemærkes, at saa ikke skjønnes at være Tilfældet. Selv om man gaar ud fra, at de i Sjøfartslovens §§ 89—91 omhandlede Afskedigelsesgrunde ikke er at anse som en udtømmende Opregning, og at saaledes ogsaa udvist Forsømmelighed og manglende Pligttroskab kan komme i Betragtning som Afskedigelsesgrunde, antages der dog at maatte foreligge ganske særlig graverende Omstændigheder for at retfærdiggjøre en saa vidtgaaende Forholdsregel som Bortvisning

fra Fartøiet. Saadanne Omstændigheder formenes imidlertid ikke her at være tilstede. Thi vistnok maa det antages — hvad der ogsaa stemmer med de under Sagen afhørte Vidners Opfatning —, at Skytteren ombord i en Hvalfanger sædvanligvis indtager en lignende Stilling som Styrmanden i andre Fartøier og saaledes i Skipperens Fravær har Kommandoen over Skibet, men foruden at Citantens Stilling ombord i „Alfa" i denne Henseende synes at have været noget usikker (kfr. saaledes 4de Vidnes Forklaring), maa det bemærkes, at Fartøiet efter hvad der er oplyst laa sikkert fortøiet i kort Afstand fra Land i en Situation, der ikke synes at have frembudt rimelig Grund til Frygt, saameget mindre som der blandt den ombordværende Del af Mandskabet befandt sig en af Kapteinen særlig betroet Mand, 1ste Kontravidne. Citanten har derhos til sin Undskyldning anført, at han maatte iland for paa Apotheket at skaffe Medicin til sin kort iforveien under Arbeidet ved Hvalfangerstationen skadede Fingre, men da det maa ansees paa det Rene, at han efterat have udrettet sit Ærinde paa Apotheket endnu forblev et Par Timer iland, istedetfor at gaa direkte ombord, kan denne Omstændighed ikke disculpere ham. Citantens Forhold ved den heromhandlede Leilighed fortjener saaledes vistnok Dadel, men til Afskedigelse kvalificerer hans Adfærd ham ikke, hvorimod Anvendelsen af den Skibsføreren efter Sjøfartslovens § 102 tilkommende Straffemyndighed her vilde have været paa sin Plads. Det andet Ankepunkt gaar ud paa, at Citanten en Nat havde forladt sin Post paa Dækket, hvor han havde Vagt og tillige var beskjæftiget med Snemaaking. Men da det er oplyst, at Citanten blot var nedenunder en kort Stund for at varme sig, da Kulden den paagjældende Nat var særlig stræng, synes dette at maatte betragtes som en Forgaaelse af mindre Betydning. Hvad endelig den tredie Ankepost angaar, hvorefter Citanten under et Uveir i en meget farefuld Situation skulde have forladt sin Post ved Roret og overladt dette til en Matros, foreligger der intet Bevis for Rigtigheden heraf.

Til nærmere at indgaa paa denne Side af Sagen er der imidlertid for mig mindre Opfordring. Jeg har nemlig ikke kunnet finde det godtgjort, at Citanten som paastaaet er bleven bortvist fra Tjenesten; og at Bevisbyrden herfor maa paaligge Citanten, er vel ganske utvivlsomt. Den eneste, som foruden Parterne selv har kunnet forklare sig om det under Optrinet

mellem Citanten og Kaptein Bryde passerede, er 1ste Hovedvidne. Efter hvad dette Vidne har provet, blev det om Morgenen den 20de Februar af Kapteinen spurgt, om nogen af Mandskabet havde været iland den foregaaende Aften. Da Vidnet hertil svarede, at bl. a. Citanten havde været iland, raabte Kapteinen denne ind til sig, hvorefter Vidnet hørte ham sige: „Gaa iland" eller ogsaa „De vil gjøre mig en Tjeneste ved at gaa iland." Om Ordene faldt i den ene eller den anden Form, kan Vidnet ikke sige. Kapteinen forlangte derhos, at Citanten skulde betale det oppebaarne Forskud tilbage, hvortil Citanten svarede: „Er De spillende gal?" Foruden at Provet er ensligt, taber det betydelig i Vægt paa Grund af dets Ubestemthed. Det er ogsaa klart, at det for Sagen ikke er ligegyldigt, hvilket af de af Vidnet refererede Udtryk er benyttet. Lægges den førstnævnte Version til Grund, er Citanten afskediget, men gaar man ud fra, at Ytringen har havt den anden Form — hvad der efter Vidnets egen Udtalelse er ligesaa sandsynlig —, staar Sagen anderledes, idet den i dette Tilfælde kun kan opfattes som et Samtykke til eller et Ønske om, at Parterne skilles, men ikke som ensbetydende med en Bortvisning. Efter hvad der foreligger synes der blot at have været Spørgsmaal om en Citanten meddelt, ved dennes pligtstridige Forhold vel begrundet Irettesættelse, hvis maaske noget tilspidsede Form har bevæget Citanten til i Hidsighed at forlade Skibet. Denne Opfatning er heller ikke uden Støtte i det under Thingsvidnet i Vardø afgivne Vidneprov. Efter hvad Vidnet forklarer var han den paagjældende Aften af Kapteinen sendt ombord i „Alfa" for at give Maskinisten Landlov. Da Vidnet paa Citantens Spørgsmaal, om ikke Kapteinen ogsaa havde nævnt andre, svarede benægtende, ytrede Citanten, idet han gik i Baaden sammen med Vidnet og Maskinisten. „Jeg gaar nu paa Land alligevel, og bliver Kapteinen sint, saa kan vi gjøre op med det samme." Denne Udtalelse synes jo at tyde paa, at han paa Forhaand havde besluttet sig til efter eget Initiativ at forlade sin Tjeneste ombord, om Kapteinen skulde finde for godt at irettesætte ham for hans Adfærd.

Da Citanten saaledes efter de foreliggende Oplysninger ikke antages at være afskediget fra sin Tjeneste, hvorimod han maa formodes frivillig og efter eget Ønske at have forladt Skibet, kan der efter min Mening ikke blive Tale om Erstatning i

nogen Form. Efter Omstændighederne synes imidlertid Citanten at maatte have Krav paa Hyre indtil den Dag, han fratraadte sin Tjeneste. Hvorvidt han havde optjent nogen Hyre udover det oppebaarne Forskud, kan imidlertid ikke erfares af Sagens Dokumenter, der ikke indeholder nærmere Oplysning om Tidspunktet for Fartøiets Afgang fra Sandefjord, fra hvilken Tid Hyren ifølge Kontrakten skulde løbe. Jeg finder saaledes at maatte votere for Frifindelse, idet dog Omkostningerne efter efter Sagens Beskaffenhed formenes at burde ophæves.

Rettens sjøkyndige Medlemmer var med Formanden enig i, at Citantens Forhold, om end dadelværdigt, ikke har været af den Beskaffenhed, at der paa Grundlag heraf vilde have været Anledning til at afskedige ham, og saadan Afskedigelse er heller ikke godtgjort at have fundet Sted. Imidlertid maa det antages at være paa det Rene, at Kapteinen under den om Morgenen den 20de Februar stedfundne Ordstrid med Citanten har behandlet denne paa en overmaade saarende Maade, idet man efter Vidneførselen formentlig maatte gaa ud fra, at Kapteinen ialfald havde udtalt sig derhen, at „Citanten vilde gjøre ham en Tjeneste ved at gaa iland." Om end dette ikke kan karakteriseres som en ligefrem Bortvisning, har Kapteinen dog herved paa det tydeligste tilkjendegivet, at han helst ønskede at blive Citanten kvit. Ligeoverfor en saadan Krænkelse maatte Citanten være berettiget til at betragte sig som løst fra Kontrakten. Forøvrigt syntes Citantens Stilling ombord i „Alfa" ikke at have været forlenet med den Autoritet, som en Skytter ellers formenes at have Krav paa. Kapteinen synes tildels at have overladt en anden af Mandskabet, 1ste Kontravidne, den Myndighed, som rettelig skulde have henligget under Skytteren, kfr. saaledes 4de Vidnes Forklaring om, at Vidnet af Kapteinen før Afreisen fra Sandefjord var bleven gjort bekjendt med, at 1ste Kontravidne skulde have Kommandoen, naar han selv var iland, skjønt det maa ansees givet, at det i Almindelighed er Skytteren, der i Kapteinens Fravær fungerer som hans Stedfortræder. Over den Tilsidesættelse, der ligger heri, havde en ærekjær Mand god Grund til at beklage sig.

Efter det Anførte kunde Kapteinen ingenlunde være uden Ansvar for det stedfundne Brud.

Sjøretsmedlemmerne skulde videre bemærke, at efter hvad der under Sagen er oplyst, har Citanten umiddelbart efter Optrinet med Kapteinen raabt til Folkene, at han var „jaget iland", en Ytring, der i Betragtning af Fartøiets ringe Dimensioner neppe kan have undgaaet Kapteinens Opmærksomhed. Da denne saaledes hørte, hvorledes Citanten havde opfattet hans Ord, var der for ham al mulig Opfordring til paa Stedet at søge fjærnet enhver Misforstaaelse i saa Henseende, hvilket han altsaa ikke har gjort. Eftersom det saaledes er Kapteinen, der ved sin Adfærd ligeoverfor Citanten har foranlediget dennes Fratræden, synes det ikke urimeligt at anskue Forholdet som en ulovlig Afskedigelse og som Følge heraf at tilkjende Citanten nogen Erstatning. Som allerede anført finder man dog ingenlunde Citantens Forhold, specielt ved den ulovlige Ilandgaaen i Vardø, dadelfrit, ligesom man ogsaa anser det som en Feil, at han undlod at forlange Afmønstring, hvorunder Forholdet med Hensyn til det mellem Parterne den 20de Februar passerede kunde være bragt paa det Rene. Under disse Omstændigheder vilde man, om dertil havde været Adgang, have været tilbøielig til at indskrænke Erstatningen til Refusion af de med Citantens Hjemreise forbundne Udgifter. Sagens Omkostninger antages at burde ophæves.

Retten skal bemærke, at der ikke saaledes som af Citanten paastaaet, er Anledning til at lade Størrelsen af den Erstatning, der vil blive at tilkjende Citanten, fastsætte ved Skjøn af uvillige Mænd, hvorimod Udgangspunktet for Erstatningens Beregning vil være at søge i Sjøfartslovens § 92, jfr. § 86, der indeholder udtrykkelige Bestemmelser om, hvad en ulovlig afskediget Sjømand kan kræve. Denne Erstatning indskrænker sig til 1 Maaneds Hyre, hvorhos Vedkommende foruden Hyre til Fratrædelsen har Krav paa Reisepenge til Forhyringsstedet og derhos Hyre og Kostpenge for den Tid, Reisen varer. Med Hensyn til disse Poster bemærkes, at det, som allerede af Rettens Formand anført, ikke kan sees, hvorvidt Citanten har optjent yderligere Hyre end det oppebaarne Forskud, ligesom der ogsaa savnes Oplysninger om, hvor lang Tid der medgik til Hjemreisen, samt hvad Reisen med Underhold har kostet.

Imidlertid formenes Citantens Tilkommende efter de nævnte Bestemmelser i Sjøfartsloven, idet man gaar ud fra, at Reisen

Vardø—Sandefjord kunde tilendebringes i 10 Dage, at kunne ansættes som følger:

1 Maaneds Hyre	Kr.	100.00
Hyre i 10 Dage	„	33.33
Passagerbillet Vardø—Trondhjem (3die Plads)	„	20.00
Passagerbillet Trondhjem—Sandefjord (III Klasse)	„	20.20
Kostpenge i 10 Dage à Kr. 2.00	„	20.00
Tilsammen	Kr.	193.53

Indstævnte har benægtet Citantens Adgang til med Hjemmel af Sjøfartslovens § 268, Punkt 2, at kjendes berettiget til at sætte „Alfa" til Auktion til Fyldestgjørelse af Domsbeløbet. Efter den anførte Bestemmelse tilkommer der imidlertid Mandskabet Sjøpanteret i Skib for „Hyre og anden Godtgjørelse, hvorpaa det har lovligt Krav for Tjeneste paa Skibet. At herunder ogsaa indgaar Fordringer af den heromhandlede Art, synes ikke tvivlsomt, og denne Opfatning finder ogsaa Bestyrkelse i Lovens Motiver.

Med Hensyn til, at Dom først nu afsiges, bemærkes, at dette har sin Grund i den nuværende betydelige Forretningsmængde ved Kontoret.

Overensstemmende med Pluralitetens Mening blev derefter

kjendt for Ret:

De Indstævnte, Skibsreder A. F. Klaveness, Sværdstad, som Disponent for Dampskibene „Alfa" og „Beta" samt Hvalfangstbestyrer Ingv. M. Bryde bør *in solidum* til Citanten, Skytter Chr. Larsen betale Kr. 193.53 — et Hundrede og tre og niti Kroner tre og femti Øre —, med 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 6te September 1901, til Betaling sker, og kjendes Citanten berettiget til at sætte Dampskibet „Alfa" til Auktion til Dækkelse af Domsbeløbet med Renter.

Sagens Omkostninger ophæves.

At fuldbyrdes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Th. Johannesen. *H. C. A. Michelsen.*

G. Nilssen.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 9. **Landsoverretten i Viborg:** Firmaet Geo Pyman & Co. i Hartlepool mod Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus. — 10. **Sandefjord Sjøret:** Skytter Chr. Larsen mod „Alfa"s og „Beta"s Rederi samt „Alfa"s Fører Ingr. M. Bryde.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 4	Aargang IV	1903

11.

Ruteskibes og deres Expeditørers Ansvar for udlosset Stykgods.

af

Høiesteretsadvokat Per Rygh.

I.

De nye nordiske Sjøloves Befragtningsregler omhandler kun meget sparsomt de ved Godstrafiken med faste Ruteskibe forekommende særegne Forhold. Loven bestemmer for disse, at de almindelige Regler over Liggedage og Overliggedage ikke kommer til Anvendelse (§ 121) og at Skipperen ikke pligter at give det ellers paabudne Varsel for Lastning og Losning (§ 123 og § 138). Det er det Hele. Og dog er der netop i denne Rutegodstrafik en Række Forhold, som giver Anledning til mange Tvivlsmaal, der kan være vanskelige nok at løse uden Lovens Hjælp; ikke mindst gjælder det de Spørgsmaal, der reiser sig af de for disse

Forhold særegne Mellemled mellem Skib og Trafikant, de faste Expeditører.

Sjølovens Motiver[1]) forudsætter dette Mellemled som givet, men synes at have fundet det overflødigt at give Forskrifter om Expeditørernes Stilling og Rolle i disse Fragtforhold. Det turde dog have været hensigtsmæssigt, om Loven her havde været noget mindre taus. Som Forholdet nu er, hersker der Uenighed og Tvivl om disse Expeditørers Stilling. Er de Skibets Fuldmægtige eller Trafikantens? Er Skibets Ansvar for Gods ophørt, saasnart det er kommet i Expeditørens Værge eller ophører det først ved Expeditørens Udlevering af Godset til Modtageren? Og omvendt: Begynder Skibets Ansvar for forsendendes Stykgods fra det Øieblik, Afsenderen har leveret det til Expeditøren eller først naar det er kommet ombord? Har Ruteskibe overhovedet Ret til uden videre at losse Stykgods paa Kaien, lade det ligge og dampe videre, naar Skibet paa vedkommende Sted har en Expeditør?

Disse og flere Spørgsmaal opstaar nær sagt daglig, men alligevel kan mærkelig nok deres Løsning ikke siges at være fastslaaet i Praxis. Og blandt de interesserede Klasser synes Meningerne at være delte, alt efter hvers Interesse. Redere og Expeditører finder det ofte givet, at Skibet ohne weiter kan losse Varer paa Kaien og lade dem ligge; tager Expeditøren Vare paa dem, er det en ren Tjeneste, han gjør Trafikanten, en Tjeneste, der hverken paaligger Skibet eller ham som Pligt og hvis Undladen derfor hverken kan medføre Ansvar for ham selv eller Skibet. Kjøbmændene og Trafikanterne forøvrigt hævder derimod, at saavel Skibet som dets Expeditør pligter at sørge for, at udlossede Varer ikke bliver liggende for Lud og koldt Vand, men pligter at drage Omsorg for deres forsvarlige Opbevaring, indtil vedkommende Modtager kan komme og hente dem.

Under disse Omstændigheder kan maaske nogle Bemærkninger om Spørgsmaalet have Interesse, saa meget mere som man fra de sidste Aar har flere Domme, der kan tjene til Veiledning. Vistnok har forskjellige herhenhørende Spørgsmaal været behandlet offentlig i en Artikelrække i „Farmand" No. 2 og 3 for 1901 af Hr. *C. A. Gundersen*, Bergen; men med al

[1]) Norske Motiver S. 137.

Respekt for den klare og kyndige Fremstilling i disse Artikler, turde det vistnok mod dem kunne indvendes, at de ser Sagen vel meget ud fra den ene Parts Interesser og Synspunkter; desuden beskjæftiger Artiklerne sig væsentlig med Spørgsmaalet om Omkostninger, paaløbne ved og efter Losningen og mindre med Ansvarsforholdet.

De følgende Bemærkninger gjælder kun Losning af Stykgods med Ruteskibe. Ved Lastning kan der vistnok tildels opstaa analoge Spørgsmaal; her gjør imidlertid delvis andre Hensyn sig gjældende, og en nærmere Indgaaen paa disse vilde føre for vidt.

II.

Det rette Synspunkt finder man vistnok bedst ved at gaa ud fra Sjølovens almindelige Regler for Losning af Stykgods d: Losning fra Ikke-Ruteskibe.

Her giver § 138, 1ste Led, Modtageren Ret til at erholde speciel Tilsigelse fra Skipperen om, naar Losning kan ske. Modtageren har da i Regelen faktisk Adgang til selv strax at drage Omsorg for sit Gods. Tager han ikke mod det til fastsat Tid, kan Skipperen ikke uden videre losse Godset paa Kaien og dermed lade det bero. Selv om der ingen Fragt eller andre Krav hviler paa Godset og selv om Modtageren er i fuldt tilregnelig *mora*, pligter Skipperen efter § 156 alligevel at losse Godset, oplægge det i sikker Forvaring og underrette Modtageren derom.

Om Skipperens Forhold til Varen efter saadan Deposition kan man af Sjøloven selv kun slutte, at han hefter for Skade, forvoldt ved at han har vist Uagtsomhed ved Valg af Forvarer eller Forvaringssted, f. Ex. om han deponerer Godset hos en vitterlig slurvet Person, som saa udleverer det til urette Mand, eller om han oplægger det uassureret i et ildsfarligt Pakhus, hvor det brænder op. I intet af disse Tilfælde har Skipperen opfyldt sin Pligt efter § 156. Forøvrigt maa under Sjølovens Taushed Skipperen staa i samme Stilling som en Debitor, der paa Grund af Kreditors *mora* har maattet deponere den skyldige Præstation. Og den almindelige Regel maa vistnok siges at være den, at Skyldneren er ansvarsfri, naar han kun har vist Agtsomhed i

Valget af Forvarer og Forvaringssted.[1]) Et videregaaende Ansvar vilde være i Strid med selv Depositionens Formaal, som jo netop er at aabne Debitor samme Adgang til at frigjøre sig fra Ansvar, som han ellers ved Kreditors Modtagelse af Præstationen vilde have havt.

I de i § 156 omhandlede Tilfælde bør derfor vistnok Skipperen overfor Varemodtageren ansees helt ansvarsfri for Godsets videre Skjæbne, naar han har anbragt det hos en for paalidelig anseet Forvarer, med denne har aftalt tilbørligt Forvaringssted og Forvaringsmaade og givet ham fornøden Underretning om, hvem Modtageren er.[2]) Saaledes formet vil ogsaa Regelen om Skipperens Ansvar efter § 156 falde sammen med de tilsvarende Regler i den engelske *Merchant Shipping Act*, saaledes som denne almindelig fortolkes.[3])

Forholdet mellem Forvarer og Varemodtager er ikke af sjøretslig Art, undtagen forsaavidt angaar Connossementslegitimationen. Forøvrigt kommer her de almindelige civilretslige Regler om Forvarers Ansvar til Anvendelse. Det vil efter den almindelige Fortolkning af N. L. 5—8—17 (D. L. 5—8—14) sige, at Forvareren pligter at opbevare Godset, saaledes som en agtsom og forstandig Mand i hans Stilling vilde gjøre med sit eget Gods og pligter Erstatning for al Skade, som ved Undladelse heraf forvoldes. Da i disse Tilfælde Forvareren regelmæssig vil have Vederlag og desuden oftest vil drive Forvaringen som Forretning, vil man vistnok være tilbøielig til at tage hans Agtsomhedspligt ganske strængt. For Godsets Udlevering gjælder de almindelige Connossementsregler; er ikke Connossement udstedt,

[1]) *Jul. Lassen:* Obligationsrettens alm. Del S. 530.

[2]) Naar Connossement er udstedt, vil Skipperen da blot behøve at give Forvareren Underretning herom. Det maa da blive Forvarerens Sag at paase, at Godset udleveres den efter Connossementsreglerne legitimerede Modtager.

[3]) *Carver: Carriage by sea 3rd ed.* P. 532—4, hvor det dog fremstilles som tvivlsomt, hvorvidt Skipperen ved *Warehousing* fritages fra Ansvaret for, at Godset udleveres rette Modtager. — De paagjældende Regler *Merch. Sh. A.* (*Sect. 492—501*) gjælder forøvrigt kun *goods imported from foreign parts*. Nogen tilsvarende Indskrænkning i Regelens Anvendelse er der selvfølgelig ingen Grund til at gjøre hos os.

maa Civilrettens almindelige Regler om Ansvar for Udlevering til uret Person komme til Anvendelse.

III.

Hvorledes er nu Forholdet ved Rutegods? Vi bortser ved Besvarelsen foreløbig fra de Specialclausuler, som Ruteselskaber ofte indtager i sine Befordringsregler, og ser paa Forholdet, som det maa stille sig kun efter almindelige Retsregler.

Her synes det for det Første lidet tvivlsomt, at den Regel, som Skibene tildels søger at hævde, nemlig at de ansvarsfrit kan lægge Godset ubeskyttet paa Kaien og dampe videre, maa være helt uholdbar. Det vilde stride lige meget mod almindelige Retsprinciper og mod Billighed, om en Godsmodtager skulde være m i n d r e beskyttet ved Ruteskibe end ved andre Skibe.

For det Første er der meget, som kan tale for at opfatte § 156 som direkte gjældende ogsaa Stykgods med Ruteskibe. Om end §'ens Udtryk nærmest synes at pege paa de Tilfælde, hvor Modtageren efter § 138 har Krav paa speciel Tilsigelse, udelukker de dog ikke Rutebaade.

For det Andet vilde der ingen Mening være i, at, medens ved andre Skibe Skipperen pligter at sørge for Varernes forsvarlige Opbevaring selv overfor Modtagere, der — kanske med grov Uagtsomhed — har siddet en speciel Tilsigelse overhørig, saa skulde ved Ruteskibe Modtageren være helt ubeskyttede, skjønt de her ingen Tilsigelse faar og skjønt der derfor som oftest ingen Forsømmelse vil være at lægge dem tillast.

For det Tredie viser Lovens Forarbeider[1]) klart nok, at Lovens Tanke med at sløife den specielle Tilsigelse for Varemodtagere med Rutebaade i k k e er den, at disse skulde stilles i en mindre beskyttet Position end andre Modtagere, men kun er den, at ved Rutebaade saadan Tilsigelse er uigjennemførlig, fordi den vilde sluge for meget af Ruteskibenes Tid og let bringe Ruterne i Uorden; desuden er den overflødig: 1) fordi her jo allerede selve den offentliggjorte Rute er en Slags General-Tilsigelse for alle Modtagere og 2) fordi Loven selv forudsætter, at ved Forsendelser med Rutebaade Publikum blot skal behøve

[1]) Norske Motiver S. 152 jfr. S. 137.

at henvende sig til Skibets Expeditør for at aflevere eller hente sit Gods.

M. a. O. hvis man gaar ud fra, at § 156 ikke er direkte anvendelig paa Ruteskibe, saa kan dette ikke være, fordi Ruteskibe skal være fritagne for den der foreskrevne Oplæggelsespligt, men kun fordi man har fundet en saadan Pligt for Ruteskibe at flyde saaledes af Forholdets Natur, at man har anseet det overflødigt at fastslaa den.

Mod en saadan Pligt for Skibet til at sørge for losset Gods ogsaa efter Losningen har det bl. a, været indvendt, at efter Sjølovens § 136 Skibet ved Losning kun har at levere Godset ved Skibssiden og at det vilde stride mod dette Lovbud, om Ruteskibe skulde have nogen videregaaende Forpligtelse til at sørge for Godset. § 136 har imidlertid Intet at gjøre i denne Forbindelse; det viser sig bedst deraf, at den gjælder alt Gods, ogsaa det, for hvilket § 156 specielt paalægger Skipperen Oplæggelsespligt efter Losningen. § 136 angaar, som ogsaa dens Form noksom viser, først og fremst Omkostningerne ved Losningen. Men ogsaa som Ansvarsbegrændsning er dens Bestemmelser fuldt forenelige med en senere Omsorgspligt; en Vare kan meget vel oplægges for Modtagerens Risiko paa samme Tid som Skibet svarer for, at den ikke er oplagt uforsvarlig. § 136 faar ogsaa, hvor Skipperen senere maa tage sig af Ladningen for en udebleven Modtager, fuld Betydning som Grændse for det strenge Sjøansvar efter § 142

De Domme, jeg har kunnet finde[1]), er ogsaa alle byggede paa, at Skibets Ansvar for Stykgods ikke er udtømt med, at det er bragt over Rækken og lagt paa Kaien.

Konsekvensen af den Lære, at Ruteskibe skulde kunne indskrænke sig til at bringe Godset over Rækken og dermed lade det bero, er ogsaa indlysende uholdbare. Skibet maatte jo da, naar ingen Modtager var tilstede, kunne slippe Varen lige i Sjøen; en Pligt til at bringe Varen iland, ligger jo ogsaa udenfor § 136. Men den Konsekvense vil visselig Ingen vove at trække.

[1]) Nærværende Samlings Aargang II S. 13 og III S. 2 og S. 46 (tilfældigvis alle 3 fra Bergens Sjøret).

IV.

Men om man saaledes gaar ud fra, at ogsaa Ruteskibe har Ansvar for Stykgods, efterat det er bragt over Rækken, saa staar fremdeles tilbage Spørgsmaalene: Hvorlænge varer dette Ansvar og hvilket Omfang har det?

Jeg bortser her fra saadanne toldpligtige Varer, der indtages paa Toldbodens Pakhuse og har ved de følgende Bemærkninger nærmest indenlandsk Rutegods for Øie.

Det første Spørgsmaal bliver da: Ophører Skibets Ansvar fra det Øieblik det oplossede Gods er givet i paalidelig Varetægt, eller varer det — naar Godset oplægges hos Skibets Expeditør — ogsaa efter Oplæggelsen og isaafald helt til Modtagerens Afhentning af Godset?

Her kommer vi til det Spørgsmaal, som nær sagt er Kjærnen i dette Emne: Er et Ruteskibs faste Expeditør Skibets Repræsentant eller er han i Forholdet mellem Skib og Trafikant denne sidstes Fuldmægtig?

Efter min Opfatning kan Svaret ikke engang være tvivlsomt: Han er Skibets Mand. Han er fast ansat af Skibet. Han opgives regelmæssig i Skibets Fartplaner og Avertissementer som den, til hvem man har at henvende sig i Skibets Anliggender paa vedkommende Sted. Han er den, med hvem man slutter Fragtkontrakten om Forsendelse af Gods. Han er paa sit Sted den eneste, gjennem hvem man kommer i Forbindelse med Ruteskibet, undtagen maaske den eller de Timer, det ligger ved Bryggen. Indbetalinger til og Udbetalinger fra Skibet sker ved ham. Han føler og handler for Skibets Interesser, ikke for Modtagerens, om disse Interesser kolliderer; saaledes paaser han, at Varen ikke udleveres, før Fragt o. l. er betalt.

Hvorledes skulde ogsaa Expeditøren være Modtagerens Fuldmægtig? Noget Kontraktsforhold dem imellem findes ikke. Ofte vil Modtageren knapt nok vide paa Forhaand, hvem der er Skibets Expeditør paa hans Sted og Afsenderen vil endnu oftere være ubekjendt dermed. Det kan ogsaa hænde, at han faar Gods, som han ikke paa Forhaand ved af, og hvor han først af Expeditørens Varselsseddel faar vide, at der er kommet en Kolly til ham. I alle saadanne Tilfælde er jo en Kontraktsaftale mellem Expeditør og Modtager udelukket. Og selv om det

gjælder Gods, som ventes med et bestemt Skib, og Modtageren ved, hvem der er Expeditør, saa hænder det dog visselig kun i et forsvindende Faatal Tilfælde, at Modtageren paa Forhaand henvender sig til Expeditøren og anmoder ham om at drage foreløbig Omsorg for Varerne paa hans (Modtagerens) Vegne. Skulde Expeditøren være Repræsentant for Modtageren, maatte det derfor være som *negotiorum gestor*. Men *negotiorum gestio* saaledes drevet som fast Næringsvei vilde være et ukjendt Fænomen.

Skulde Expeditøren være Modtagerens Fuldmægtig, vilde desuden det være ensbetydende med, at Skibet havde tabt enhver Ret til at holde sig til Varerne for Fragt m. v., saasnart Varerne var modtagne paa Kai eller i Lægter af Expeditøren eller hans Folk, en Konsekvens, som vel neppe Skibene vilde være tilbøielige til at godkjende. Og heller ikke Expeditøren vilde have nogen Ret til at gjøre Varernes Udlevering til Modtageren afhængig af, at Fragten betaltes. Thi en *negotiorium gestor* kan kun holde Gods tilbage for sit eget Tilkommende; men naar Expeditørerne ikke selv har betalt Skibet Fragten paa Modtagerens Vegne — og det er visselig ikke Praxis, at Expeditøren saaledes selv betaler den —, saa har han qua *negotiorum gestor* for Modtageren ingen Ret til at tilbageholde Varerne i en Trediemands (her altsaa Skibets) Interesse.

Dertil kommer for Expeditøren selv videre, at om han var *negotiorum gestor* for Modtageren, saa vilde vistnok Skibet, men ikke han selv være fri for Ansvar. Expeditøren kunde da lade være at befatte sig med de lossede Varer, det er saa; men befattede han sig først med dem, vilde han have samme Ansvar som ovenfor under II i. f. omhandlet.

Under Hensyn til, at Ruteskibe har fast Expedition overalt, hvor der er Trafik af nogensomhelst Betydning, mener jeg derfor, at Forholdet mellem Skib, Expeditør og Modtager retslig maa opfattes omtrent som følger:

Skibet forpligter sig ved Fragtkontrakten til at befordre Godset overensstemmende med Sjølovens Regler til Bestemmelsesstedet samt til — om Modtageren ikke er tilstede — ved sin Expeditør at besørge Godset losset for ham, tage det i Forvaring, og give ham Underretning, saa at han kan lade det afhente. Jeg opfatter m. a. O. Skibets Oplosning og Oplægning af den fraværende Modtagers Vare som en stiltiende subsidiær

Kontraktsbetingelse, gjældende for det Tilfælde, at Modtageren ikke selv er tilstede ved Skibets Ankomst, en Forpligtelse, som Skibet opfylder gjennem sin Repræsentant Expeditøren. Godset er da i Skibets Besiddelse, helt til det af Expeditøren udleveres Modtageren fra Kai eller Pakhus; indtil denne Udlevering beholder derfor Skibet sin Ret til af Godset at søge Dækning for Fragt og andre ligestillede Krav. Vareeieren har ialfald Ret til at gaa ud fra, at Skibet saaledes sørger for Godset, idet det er en gammel haandhæven Praxis, at saa sker.

Indtil saadan Udlevering har derfor ogsaa Skibet Ansvar for Godset. Imidlertid indtræder der med Losningen en Forandring i Ansvarsforholdet: De strængere Ansvarsregler efter Sjølovens § 142 kan kun gjælde til det Punkt, Loven selv i § 136 betegner som Grændsen for selve Transporten ɔ: til Leveringen ved Skibets Side. For Losningen, den videre Behandling og Opbevaring af Godset, kan Ansvaret kun blive som for almindelig civil Forvaring (se ovenfor under II), altsaa praktisk talt for Skade, voldt ved Svig eller Uagtsomhed, men ikke for ulykkelig Hændelse. Og dette Krav maa af den skadelidende kunne gjøres gjældende saavel mod Skibet selv som mod Expeditøren.[1])

Skibet vil selvfølgelig have Regres til Expeditøren, om Skaden skyldes nogen Uagtsomhed fra hans Side.

De ovenfor i N. 6 citerede Domme gaar ogsaa samtlige ud fra, at Expeditøren er ikke Trafikantens, men Skibets Repræsentant. De gaar endog videre end den her hævdede Mening, idet de anser Skibet ansvarligt efter de strengere Regler i Sjølovens § 142 ogsaa under Varens Losning og Henliggen hos Expeditøren. Dette anser jeg som nævnt ikke for rigtigt. Det for Sjøtransporten særegne, strængere Ansvar er der ingen Grund til at anse vedvarende udover, hvad Loven selv har betegnet som denne Transports Grændse ɔ: Leveringen ved Skibssiden.

[1]) Processuelt bør mærkes, at man for at gjøre Ansvar gjældende mod Skibet, maa stævne Skipper eller Reder; man kan ikke blot ved Stævning mod Expeditøren faa Dom over Skibet. Kfr. *Hambro* Samling af Christiania Byrets Domme No. 1830.

V.

Man er let tilbøielig til at sammenblande Spørgsmaalet, om Skibet har Ansvar for Varen indtil dens Udlevering til Modtageren, med Spørgsmaalet, om Skibet pligter at bære alle de med Varens Losning og Opbevaring indtil dette Tidspunkt forbundne Udgifter (Ilandbringelsespenge, Varselsbrev, Pakhusleie). Disse to Spørgsmaal behøver dog ikke at have Noget med hinanden at gjøre og har det efter min Opfatning heller ikke.

Fragten er Godtgjørelse for selve Transporten inden de af Sjøloven angivne Grændser. Afhenter Modtageren Varen ved Skibssiden, kan han selvfølgelig ikke tilpligtes at udrede mere. Men Skibet pligter heller ikke at gjøre mere for Fragten. Om man, som her skeet, gaar ud fra, at Skibet har forpligtet sig til at sørge for Varen, saafremt Modtageren ikke er tilstede, saa flyder ikke deraf, at Skibet (eller Expeditøren) er forpligtet til at gjøre dette med Udgift for sig selv. Skibet handler paa Modtagerens Vegne og i hans Interesse; men Modtageren maa selv bære Udgifterne. Kun saalangt gaar hans legitime Interesse, og kun saalangt har man Ret til i Befragtningskontrakten at lægge en Forpligtelse for Skibet. Saavel Ilandbringelse som Varsel og Pakhusleie maa derfor Modtageren selv betale. For disse Krav har selvfølgelig overensstemmende med de almindelige Retsregler Expeditøren Retentionsret i Godset.

Naar Expeditører og Ruteskibsrederier har været tilbøielige til at fornægte alt Ansvar for Godset under og efter dets Losning, kommer dette visselig for en ikke liden Del af, at man har gaaet ud fra, at Skibet maatte bære alle Udgifter ved Godset, saalænge det havde Ansvaret for det. Ialfald synes det i den ovenciterede Artikelrække i „Farmand" væsentlig at være Udgiftsspørgsmaalet, som for Forfatteren er det afgjørende. Og det er naturligt, at Skib og Expeditør protesterer mod for Varen at skulle have en Række Udgifter, som Fragten ikke er beregnet paa at skulle bære. Men hvis jeg har Ret i ovenstaaende Bemærkninger, skulde da en væsentlig Grund for Ruteskibe og deres Expeditører til at bekjæmpe Tanken om Ansvar for Godset være bortfaldt.

VI.

Imidlertid indtages der ofte i Rutedampskibes Regulativer specielle Klausuler om de oven behandlede Forhold. Disse Klausuler oplyses af C. A. Gundersen i hans ovennævnte Artikler[1]) for norske Ruteskibe sædvanlig at lyde omtrent saa:

„Varen besørges af Afsenderen eller Modtageren selv eller for hans Regning og Resiko til eller fra Skibet. — — Varer, der henligge i Pramme, paa Brygge eller i Pakhus til Omladning, Indladning, Oplosning eller Udlevering, henligger ogsaa for Afsenderens Regning og Resiko. Vagthold eller Kjørsel til og fra Pakhus samt Pakhusleie for Gods, som ikke strax afhentes, betales af Vareeieren — — —. Selskaberne overtager ikke noget Ansvar for den Skade, der maatte foraarsages ved Ildsvaade, Høivande og lignende Naturbegivenheder, selv om Godset er oplagt i Pakhus."

Hvorledes staar saa disse Forhold, hvor Skibets Regulativ har en saadan eller lignende Klausul?

Her maa først mærkes, at hvis ikke Konnossementet[2]) indeholder en Henvisning til Regulativet, vil dettes Bestemmelser blot kunne paaberaabes overfor Afsender eller Modtager, der kan bevises at have kjendt dem eller efter Omstændighederne at burde have kjendt dem.

Henviser derimod Konnossementet om de nærmere Vilkaar for Befordringen til Regulativet, maa dette vistnok kunne gjøres gjældende overfor Afsender eller Modtager uden Hensyn til, om de virkelig har kjendt dets Klausuler eller ei. Den, der modtager et Konnossement med saadan Henvisning, maa antages derved at have godtaget de i Regulativet opstillede Vilkaar.

Hvad ligger der da i en saadan Regulativsklausul?

Hvad de under V omhandlede Udgifter angaar, vil Modtagerens Pligt til at udrede dem da være hævet over Tvivl.

Hvad Ansvaret angaar, viser en saadan Klausul — om end maaske Concipisten ganske ubevidst — baade at Skibet pligter at tage sig af Varen ogsaa, efterat den er over Rækken, og at Expeditøren er Skibets, ikke Modtagerens Repræsentant.

---

[1]) „Farmand" 1901 S. 29.

[2]) Særeget Certeparti anvendes vistnok i Regelen ikke i Rutegodstrafiken.

Hvis det ikke var et stiltiende Kontraktsvilkaar, at Skibet skulde tage sig af Varerne, var der ingen Grund til at bestemme, at denne Omsorg skeede paa Modtagerens Regning og Resiko; skulde Skibet Intet have med Varen at gjøre, naar den vel var over Rækken, vilde en saadan Klausul for Trafikanterne kun vildlede, og vildlede saa grovt, at det Skib, som med en saadan Klausul vilde lade Varen ligge ubevogtet og udækket paa Kaien til Bytte for Tyve og Uveir, utvivlsomt vilde blive dømt.

Og hvis Expeditøren skulde være Modtagerens Repræsentant, hvorledes kunde da Skibets Regulativ give Bestemmelser om Omkostnings- og Ansvarsforholdet mellem ham og Modtageren?

Men hvad Betydning faar da Klausulen?

At Skibet og Expeditøren ikke med Hjemmel af den kan behandle de udlossede Varer helt efter Behag, kan ikke være tvivlsomt. Man kan overhovedet ikke fraskrive sig Ansvaret for Svig eller saa grov Uagtsomhed, at den kan ligestilles med Svig. Men i Klausulen ligger der neppe engang nogen Generalfraskrivelse af Ansvar for Uagtsomhed overhovedet. Klausulen behøver ikke at betyde mere end en Fraskrivelse af alt Ansvar for casus af enhver Art; den maa endog efter sin Affattelse nærmest forstaaes derhen. Og Domstolene er — ialfald i Norge — gjennemgaaende yderst utilbøielige til at give saadanne generelle Ansvarsfraskrivelser større Omfang end høist nødvendigs.[1]) Selv med en saadan Klausul maa derfor vistnok Skib og Expeditør være forberedt paa at bære Ansvar for Uagtsomhed m. H. t. Losningen og Oplægningen eller Opbevaringen. Men Bevisbyrden vil ved en saadan Klausul være bragt i en for Skib og Expeditør gunstigere Stilling: En almindelig Depositar[2]) maa for at fri sig fra Ansvar for Skade bevise, at han har opfyldt sin Pligt og har handlet agtsomt. Men naar en saadan Klausul lægger Resikoen paa Varecieren, er det denne, som maa bevise sit Erstatningsfundament, om han kræver Erstatning o: han maa be-

[1]) Cfr. ogsaa Dom af Christiania Sjøret (*Hambros* ovenciterede Samling No. 1554), der kun anser en saadan Klausul at fritage for Ansvaret for ulykkelig Hændelse.

[2]) Og ligeledes efter min Opfatning (cfr. ovenfor under II) Skib og Expeditør, der ikke kan paaberaabe nogen Specialklausul.

vise, at Skib eller Expeditør har optraadt uagtsomt. Og Beviset er i disse Forhold ofte en vanskelig Sag, saa paa dette Punkt giver ialfald en saadan Klausul Skib og Expeditør en ikke ubetragtelig Lettelse.

Med Ansvaret for Godsets Udlevering til rette Person har selvfølgelig en Klausul som den omhandlede Intet at gjøre. Om Udleveringen vedblver de almindelige Regler for Konnossementslegitimation at gjælde.

* * *

Ovenstaaende Bemærkninger gjælder, som det vil sees, norsk Ret. Det vilde være af Interesse at faa oplyst, hvorledes de samme Forhold anskues i Sverige og Danmark. I Forhold, der som disse ligger halvt udenfor de fælles Sjølove, vil jo let forskjellige Regler kunne gjælde i de tre Lande. Er saa Tilfældet, ligger deri et yderligere Bevis for det Uheldige i, at de fælles Sjølove ikke i større Udstrækning har indtaget Regler til Ordning af de for Rutetrafiken særegne Forhold.

12.

Landsoverretten i Viborg, den 23de Februar 1903.

Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet, Nordjysk Afdeling i Aalborg
(Overretssagf. Rye)

mod

Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn.
(Overretssagf. Johnsen.)

En Klausul om, at Fragt skal betales efter Rederiets Valg enten af den indladede eller udlossede Vægt, berettiger Rederiet til at træffe sit Valg ogsaa efter Ladningens Udveining paa Lossestedet.

Under nærværende Sag have de Indstævnte, Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab i København, i første Instans ved en Søret paastaaet Citanterne, Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet, Nordjysk Afdeling i Aalborg, tilpligtede at betale dem 393 Kr. 21 Øre som Rest paa et dem tilkommende Fragtbeløb tilligemed Renter af Beløbet 5 Procent aarlig fra Søretsstevningens Dato den 5te April 1902, indtil Betaling sker. Ved Søretsdommen er denne Paastand tagen til Følge, hvorhos Citanterne ere tilpligtede at godtgjøre de Indstævnte Processens Omkostninger i første Instans med 50 Kr., og Citanterne have nu indanket Sagen her for Retten, hvor de ligesom i første Instans have paastaaet sig frifundne for de Indstævntes Tiltale. De Indstævnte have derimod procederet til Søretsdommens Stadfæstelse.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger og Parternes Procedure, at der i Aalborg er til Citanterne blevet udleveret fra det de Indstævnte tilhørende Dampskib „Arkansas" et Parti Bomuldsfrøkager, som var afskibet fra New Orleans til Aalborg med bemeldte Damper i Henhold til et den 27de Januar 1902 i New Orleans udstedt Konnossement, der i Forbindelse med Fragtens Fastsættelse til et nærmere angivet Beløb i Forhold til Ladningens Vægt, indeholdt den Bestemmelse, at Fragten skulde betales efter Skibets Valg enten af den indladede eller udlossede Vægt.

Det er derhos *in confesso* under Sagen, at det i Henhold til Konnossementet indladede Vareparti androg 1444 Tons, hvoraf Fragten efter den i Konnossementet fastsatte Vægtbetaling vilde

udgøre 19,043 Kr. 11 Øre, medens det i Aalborg udlossede Parti ikkun udgjorde $1414^{377}/_{2032}$ Tons, hvoraf Fragten beregnet paa samme Maade udgør 18,649 Kr. 90 Øre, og det Sagen drejer sig om, er Differencen mellem disse tvende Fragtbeløb, eller 393 Kr. 21 Øre. Medens de Indstævnte nemlig have forlangt Fragten beregnet efter den indladede Vægt, have Citanterne forment, at de ikkun ere pligtige at betale Fragten af den udlossede Vægt, idet de have gjort gældende, at den de Indstævnte ifølge den ovenanmeldte Bestemmelse i Konnossementet tilkommende Ret til at vælge imellem Fragtens Beregning enten efter den indladede eller den udlossede Vægt er bortfalden, fordi de Indstævnte, hvad der under Proceduren har været ubestridt, først, efter at Udlosningen var tilendebragt, have truffet deres Valg i den nævnte Henseende og fordret Fragten beregnet efter Indladningsvægten, medens Valget fornuftigvis burde være truffet i det seneste forinden Losningens Paabegyndelse.

Der mangler imidlertid enhver Føje til at paastaa tidtommeldte Konnossementsbestemmelse — der i sig er ganske ubetinget, og som, efter hvad de Indstævnte uimodsagt have anbragt, er truffet for at sikre Rederiet paa den ene Side imod, at det indladede Gods har større Vægt end i Konnossementet angivet, uden at der af det overskydende svares Fragt, og paa den anden Side imod, at Fragten nedbringes paa Grund af Varesvind og deslige paa Rejsen — med den Indskrænkning, at Valgretten skal gøres gældende indenfor en vis Tidsgrændse, og navnlig mangler der Hjemmel til at forstaa Bestemmelsen paa den Maade, at Valget skal træffes forinden Udlosningens Tilendebringelse og derved, i alt Fald delvist, gøres afhængigt af Tilfældigheder, idet det tvertimod maa anses bedet stemmende med Bestemmelsens formodede Øjemed, at Valget udsættes til det Tidspunkt, da Udlosningsvægten kendes og der saaledes ikke længere ved Afgørelsen gør sig noget Hasardmoment gældende.

Som Følge af det Anførte maa det billiges, at Citanterne ved Søretsdommen er tilpligtede at betale de Indstævnte det fornævnte Beløb 393 Kr. 21 Øre med Renter deraf som paastaaet, og bemeldte Dom, hvis Bestemmelser i Henseende til Processens Omkostninger i første Instans ligeledes billiges, vil saaledes være at stadfæste.

Efter Sagens Omstændigheder findes Citanten derfor at burde godtgjøre de Indstævnte Processens Omkostninger for Overretten med 50 Kr.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter ses ingen Stempelovertrædelse at være begaaet.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Overretten betale Citanterne, Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet Nordjysk Afdeling, til de Indstævnte, Aktieselskabet Det forenede Dampskibsselskab, 50 Kr.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 11. Ruteskibes og deres Exeditorers Ansvar for udlosset Stykgods. Af Høiesteretsadvokat Per Rygh. — 12. Landsoverretten i Viborg: Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet mod Det Forenede Dampskibs-Selskab.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 5	Aargang IV	1903

13.

Kungl. Maj.ts Utslag den 23 Januari 1903.

Extra Fyrbiträdet John Lagerwall i Carlskrona

mot

Stadsfiskalen Olof Coos och Ångslupsegaren C. J. Börgesson

Angående vållande till sjöolycka.

Ångslupen „Rex", förd af extra Fyrbiträdet John Lagerwall, sammanstötte i Carlskrona inre hamn med ångfärjan „Gustaf" förd af Skeppsgosseläraren C. A. Svensson. „Rex", som bogserade en pråm, tillfogades dervid åtskilliga skador. Allmänna åklagaren yrkade vid Rådstufvurätten ansvar å Lagerwall och Svensson för det de genom vårdslöshet vållat sammanstötningen, hvarjemte egaren till „Rex" fordrade skadeersättning. Lagerwall åberopade till sitt fredande från ansvar och ersättning „den allmänt rådande praxis" att ett bogserande fartyg vore fritaget från skyldighet att hålla undan för ett icke bogserande. Rådstufvurätten ådömde såväl Lagerwall som Svensson ansvar och ersättningsskyldighet, hvarefter Hofrätten och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens utslag.

På middagen den 25 Juni 1901 inträffade i Carlskrona inre hamn ombordläggning emellan ångslupen „Rex", förd af extra Fyrbiträdet John Lagerwall, och ångfärjan „Gustaf", förd af Skeppsgosseläraren C. A. Svensson, och orsakades dervid åtskilliga skador å „Rex", som tillhörde C. J. Börgesson. Ångfärjan, som uppehåller passageraretrafiken mellan Carlskrona stad och Nya Kallbadhuset, eller s. k. Saltsjöbaden å Wämö, var vid tillfället på väg från Saltsjöbaden till ångslupshamnen vid norra skeppsbrokajen, och „Rex" bogserade en pråm från Laboratorieholmen till Wämö samt skar dervid färjans kurs.

Stadsfiskalen Olof Coos yrkade, å tjenstens vägnar, vid Rådstufvurätten i Carlskrona ansvar å Lagerwall och Svensson för det de, hvar å sin sida, genom vårdslöshet orsakat olyckan, hvarjemte Börgesson yrkade, att de tilltalade måtte förpligtas att, en för båda och båda för en, ersätta den honom tillskyndade skada med 850 kronor, hvartill kostnaden för „Rex"s reparation af sakkunnige beräknats uppgå.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 13 September 1901:

„I målet har blifvit upplyst, att Svensson med den af honom förda ångfärjan „Gustaf" med passagerare den 25 Juni 1901 klockan 2 timmar 15 minuter efter middagen afgått från Saltsjöbadens brygga å Wämö på väg till norra Skeppsbrokajen; att Svensson under färjans gång icke suttit utan stått vid rodret, hvilket haft till följd, att Svensson till följd af fönstrens läge å färjan icke kunnat åt sidorna se på längre afstånd från färjan än högst 10 meter; att sedan färjan kommit ett stycke från land, maskinisten å densamma Oskar Rodin observerat, att den af Lagerwall förda ångslupen „Rex", som bogserade en pråm, befunnit sig på omkring 10 meters afstånd babord om färjan och styrt kurs, som skar färjans; att Rodin genast slagit maskinen back, så at färjans fart något saktats; att Svensson, som först då varseblifvit „Rex" och funnit ombordläggning oundviklig, bibehållit färjans kurs för att minska skadan af kollisionen; att färjan törnat på „Rex"s styrbordssida, dervid „Rex" erhållit de skador, som i målet närmare omförmäldes; att Lagerwall, som från „Rex" sett färjan afgå från Saltsjöbadens brygga, derefter haft sin uppmärksamhet riktad på att gå klar ett vrak och ett för ankar liggande fartyg samt icke iakttagit färjan förr än den varit endast 3 à 4 famnar från „Rex" och ombordläggningen ej kunnat förhindras; samt att Lagerwall låtit „Rex" bibehålla

full fart, enär han ansett, att den af „Rex“ bogserade prämen skulle, derest maskinen stoppats, törnat på färjan eller „Rex“;

och emedan Lagerwall, jemlikt art. 19 i K. F. angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896, varit skyldig att med „Rex“, som hade färjan på sin styrbords sida, hålla undan för färjan, men Lagerwall detta underlåtit;

ty och som Svensson, till följd af sin försummelse att hålla behörig utkik, icke observerat „Rex“ förr än ombordläggning varit oundviklig;

samt Lagerwalls omförmälda skyldighet att hålla undan, jemlikt art. 29 i ofvan nämnda Kungl. Förordning icke fritoge Svensson från följderna af hans underlåtenhet att hålla vederbörlig utkik;

alltså och då det sålunda måste anses utredt, att både Lagerwall och Svensson genom försummelse, hvar å sin sida, varit vållande till ombordläggningen;

pröfvade Rådstufvurätten, jemlikt 293 § Sjölagen, rättvist döma en hvar af Lagerwall och Svensson för hvad honom i målet låge till last böta 25 kronor till Kronan, och förpligtades Lagerwall och Swensson att, en för begge och begge för en, godtgöra Börgesson kostnaden för reparationen af de genom ombordläggningen „Rex“ förorsakade skador med belopp, som Börgesson visade sig hafva i nämnda hänseende utgifvit, hvilket belopp dock icke finge öfverstiga den af Börgesson i målet fordrade ersättning 850 kronor.

Lagerwall besvärade sig i Hofrätten öfver Skåne och Blekinge. Han framhöll att den af Rådstufvurätten åberopade artikel i Kungl. Förordningen om ombordläggning m. m. icke vore i förevarande fall tillämplig. Det vore nämligen allmänt vedertagen praxis, att ett bogserande ångfartyg vore fritaget från skyldighet att hålla undan för ett icke bogserande. Yrkade derför att varda befriad från ansvar och ersättningsskyldighet i målet.

Hofrätten fann i utslag den 18 December 1901 skäl icke hafva förekommit, ledande til ändring i Rådstufvurättens utslag så vidt Lagerwall anginge.

Lagerwall fullföljde sina besvär hos Kungl. Maj.t, som i utslag den 23 Januari 1903 ej fann skäl att i Hofrättens utslag göra ändring.

14.

Kungl. Maj.ts Utslag den 26 Januari 1903.

Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun

mot

Sjökaptenen Carl H. Winck.

Ang. forum i tvist om bergarelön.

I kontrakt mellan befälhafvaren å Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptuns ångare „Arne" och Sjökaptenen Carl H. Winck rörande bergning af den af Winck förda, i Helsingborg hemmahörande ångaren „Nordkap" stadgades att, derest godvillig öfverenskommelse om bergarelönen icke träffades, tvisten derom skulle afgöras af Stockholms Rådstufvurätt.

Sedan rederiet för annan ångare, som biträdt vid bergningen, instämt „Nordkap"s rederi till Rådstufvurätten i Helsingborg med yrkande att utbekomma skälig bergarelön för ångarens biträde vid bergningen, har Stockholms Rådstufvurätt, dit Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun sedan instämt Winck med enahanda yrkande, ansett sistnämnda mål, oafsedt öfverenskommelsen om Stockholms Rådstufvurätt såsom forum, böra handläggas vid Rådstufvurätten i Helsingborg. Svea Hofrätt fastställde Rådstufvurättens utslag. Kungl. Maj.t, hvarest upplystes att rättegången vid Rådstufvurätten i Helsingborg afskrifvits såsom förlikt, återförvisade målet till Stockholms Rådstufvurätt.

På morgonen den 18 Oktober 1901 kolliderade utanför skånska kusten i Helsingborg hemmahörande ångaren „Nordkap", förd af Sjökaptenen Carl H. Winck, med danska ångaren „Dan". „Dan" träffade „Nordkap" med stark fart vid kollisionsskottet å styrbords bog samt förorsakade ett stort hål, genom hvilket vattnet strömmade in. „Nordkap", som var lastad med trävaror, blef inom kort fylld med vatten samt oduglig för manövrer. Tyska ångaren „Hernösand", som senare på dagen passerade förbi, bogserade efter anmodan „Nordkap" in i bugten öster om Ystad, hvarest Winck uppgjorde kontrakt med befälhafvaren å Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptuns ångare „Arne", som under tiden kommit tillstädes, att berga fartyg och last. I kontraktet stadgades, bland annat, att derest godvillig öfverenskommelse om bergarelönen icke kunde träffas, tvisten derom skulle afgöras af Stockholms Rådstufvurätt.

Sedan „Arne" efter fullbordad bergning inbogserat „Nord-

kap" till Helsingborg, instämde Skeppsmäklaren H. M. Gehrckens såsom hufvudredare för ångfartyget „Hernösand" till Rådstufvurätten i Helsingborg Rederiaktiebolaget „Nordkap" med yrkande att utbekomma skälig bergarelön.

Efter anhängiggörandet af denna rättegång instämde Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun till Stockholms Rådstufvurätt Sjökaptenen Winck med yrkande om åläggande för honom att med fartyg, frakt och last utgifva den bergarelön, hvartill bolaget vore berättigadt.

Winck bestred att ingå i svaromål å denna stämning, enär rederiet för „Hernösand", som deltagit i bergningen, till Rådstufvurätten i Helsingborg instämt rederiet för „Nordkap" med yrkande att utfå bergarelön samt förevarande mål lämpligen borde behandlas i sammanhang med rättegången vid Rådstufvurätten i Helsingborg.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 1 April 1902:

Enär upplyst vore, att rederiet för ångfartyget „Hernösand" till Rådstufvurätten i Helsingborg låtit instämma rederiaktiebolaget Nordkap såsom egare af i nämnda stad hemmahörande ångaren „Nordkap" med yrkande att utbekomma skälig bergarelön för det ångfartyget „Hernösand", efter det „Nordkap" den 18 Oktober 1901 i Östersjön sammanstött med danska ångaren „Dan" och dervid blifvit för manövrer odugligt, fört „Nordkap" in på grundare vatten öster om Ystad och derigenom biträdt vid „Nordkap"s bergning;

samt med hänsyn till bestämmelsen i 228 § 1 mom. Sjölagen de anspråk å bergarelön, som framstälts af „Hernösand"s rederi och i förevarande mål af Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun, med tillhjelp af hvars ångare bergningen af „Nordkap" försiggått, sedan fartyget lemnats af ångfartyget „Hernösand", lagligen borde bedömas i ett sammanhang;

alltså och då ofvannämnda af „Hernösand"s rederi instämda ännu under handläggning varande mål varit anhängiggjordt redan då förevarande tvist anhängiggjordes samt densamma sålunda utan afseende å den emellan Winck och bolaget träffade öfverenskommelse om tvistens anhängiggörande vid Stockholms Rådstufvurätt rätteligen bort anhängiggöras vid Rådstufvurätten i Helsingborg,

funne sig Rådstufvurätten icke emot Wincks bestridande kunna till vidare handläggning och pröfning upptaga målet.

En ledamot var skiljaktig och yttrade att, enär parterna i enlighet med stadgandet i 324 § Sjölagen öfverenskommit att, derest de icke enades om bergningsgodtgörelsen, tvisten derom skulle afgöras af Stockholms Rådstufvurätt, vid hvilket förhållande Winck icke egde att mot bolagets bestridande draga tvisten från dess sålunda bestämda forum, bemälde ledamot med ogillande af Wincks med Rådstufvurättens behörighet gjorda invändning förpligtade Winck att ingå i svaromål å stämningen.

Bolaget besvärade sig i Svea Hofrätt, som i utslag den 22 Maj 1902 fann skäl ej vara anfördt, som föranledde ändring i öfverklagade utslaget och skulle bolaget ersätta Winck hvad denne visade sig hafva utgifvit för stämpel till Hofrättens utslag.

Bolaget fullföljde besvären hos Kungl. Maj.t. Sedan upplysts att den vid Rådstufvurätten i Helsingborg anhängiga rättegången den 22 September 1902 afskrifvits på grund af mellankommen förlikning, meddelade Kungl. Maj.t utslag den 26 Januari 1903 och enär sålunda det förhållande, hvarå Winck grundat sin invändning mot nu i frågavarande saks upptagande till pröfning af Stockholms Rådstufvurätt, icke längre förefunnes, pröfvade Kungl. Maj.t lagligt att med undanrödjande af domstolarnes beslut visa saken åter till Stockholms Rådstufvurätt, som hade att på anmälan ånyo företaga densamma och dermed vidare lagligen förfara.

15.

Kungl. Maj.ts Dom den 30 Januari 1903.

Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd

mot

Firman Janson Johnson & Co. i Göteborg.

Sedan ångfartyget „Norge", tillhörigt Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd, under resa från Medelhafvet med last till Kristiania, Göteborg och Stockholm till följd af skada uppkommen genom grundstötning sökt nödhamn i Lissabon, lät rederiet utan afvaktan på den reparation fartyget efter ankomsten till Lissabon måste undergå, innan detsamma kunde fortsätta sin resa, med andra fartyg till vederbörande lossningsorter fortskaffa lasten, deribland ett i Denia för firman Janson Johnson & Co.s räkning intaget parti russin. Rederiet yrkade efter stämning vid Rådstufvurätten i Göteborg åläggande för firman att till rederiet utgifva på firman belöpande andel i den fraktförhöjning, som uppkommit genom lastens fortskaffande med annan ångare. Rådstufvurätten ogillade rederiets talan, hvarefter såväl Göta Hofrätt som Kungl. Maj:t fastställde Rådstufvurättens dom. (Jemför referatet No. 16 i årgången I).

Ångfartyget „Norge", tillhörigt Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd, hade hösten 1896 intagit åtskilligt styckegods i hamnar vid Medelhafvet för dess fraktande till Kristiania, Göteborg och Stockholm, deribland i Denia för firman Janson Johnson & Co.s räkning 1150 halflådor russin, destinerade till Göteborg. Den 10 November grundstötte fartyget utanför portugisiska kusten samt måste inbogseras till Lissabon. Vid besigtning af fartyget den 12 November förordnade besigtningsmännen, att lasten skulle lossas. Efter lastens lossning förrättades den 5 December ny besigtning af fartyget, som befanns hafva lidit åtskilliga gröfre skador. Skadorna ansågos emellertid kunna repareras i Lissabon såväl provisoriskt som definitivt. Fartyget var efter fullbordad reparation klart att afgå från Lissabon den 21 Mars 1897.

Hvad angår lasten transporterades den del deraf, som var destinerad till Stockholm, omedelbart ombord på en annan ångare, „A. Wicander", hvaremot återstoden, deribland firmans russinlådor, upplades i magasin i Lissabon. Här besigtigades denna del af lasten den 2 December. Besigtningsmännen afgåfvo därvid ett utlåtande, deri de med hänsyn dels till den tid, som

skulle åtgå för „Norge“s reparation, dels till lastens beskaffenhet, hvilken utgjordes af vin, russin, nötter etc. och vore afsedd att användas vid julfesten, ansågo lasten böra utan uppehåll skeppas vidare till bestämmelseorterna. Lasten blef härefter med ångaren „Hispania“, som också tillhörde bolaget, befordrad till bestämmelseorterna, der godset utficks mot, bland annat, erläggande af den för dess fraktande med „Norge“ betingade frakten.

I den med anledning af „Norge“s haveri upprättade dispachen ansåg dispachören bolaget vara berättigadt till ersättning för den fraktförhöjning, som uppstått genom varornas transporterande med annan ångare samt fördelade denna förhöjning i enlighet med af bolaget verkställd utredning på lastegarne proportionellt till den af „Norge“ icke intjenta frakten från Lissabon. Enligt denna beräkningsgrund belöpte på firman 368 kronor 34 öre. Sedan Kungl. Maj.t i anledning af fullföljd klandertalan mot dispachen i utslag den 10 Januari 1900 förklarat fraktförhöjningen icke vara af beskaffenhet att böra upptagas till ersättande i gemensamt haveri, instämde bolaget till Rådstufvurätten i Göteborg firman med yrkande att utfå förut nämnda belopp 368 kronor 34 öre.

Bolaget anförde till stöd för sin rätt att utfå fordrade beloppet dispachörens i dispachen uttalade uppfattning. Besigtningsmännens utlåtande angåfve vidare nödvändigheten af att hemförskaffa lasten med annan ångare. Faktum vore att fartyg och last skilts åt i Lissabon och härigenom hade fraktaftalet med „Norge“ häfts. Det hade derför varit fullkomligt lagligt att med annan ångare sända godset till bestämmelseorten. Något särskildt aftal med lastegarne om frakten för „Hispania“s resa träffades ej, men borde vid sådant förhållande frakten jemlikt 150 § Sjölagen erläggas efter den vid tiden för inlastningen å lastningsorten gångbara frakt. Enligt denna grund hade bolaget också uppställt sina fordringar.

Firman förklarade, att den icke begärt, att ifrågavarande russinparti skulle med extra ångare hemsändas från Lissabon. Firman hade utfått sina varor mot det ursprungliga, för befraktning med „Norge“ utfärdade konnossementet. Bolaget måste derigenom anses hafva medgifvit, att någon förhöjd frakt icke skulle fordras, enär i sådant fall varan bort hafva utlemnats endast mot nytt till befraktning från Lissabon med ångaren „Hispania“ utfärdadt konnossement och mot gäldande af den

förhöjda frakt, som i sådant konnossement kunnat vara bestämd. Då firman betalt den frakt, som vid partiets mottagande blifvit firman afkräfd samt dessutom erlagt den på ifrågavarande gods belöpande andelen i haverikostnaderna, bestred firman bolagets talan.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 31 Oktober 1901:

I saken vore utredt, att — sedan ångfartyget „Norge" intagit last i åtskilliga hamnar vid Medelhafvet, deribland i Denia, enligt konnossement den 2 November 1896, 1150 halflådor russin att befordras till Göteborg och der till order aflemnas, samt fartyget till följd af haveri under resan måst söka nödhamn i Lissabon — utsedde besigtningsmän vid verkställd besigtning å fartyget med förklarande, att fartygets skador kunde såväl provisoriskt som definitivt repareras i Lissabon, föreskrifvit, att lasten skulle i nämnda stad utlossas, äfvensom att rederiet för fartyget, ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd, utan att afvakta fartygets reparation, låtit med ångfartygen „A. Wicander" och „Hispania" till vederbörande lossningsorter fortskaffa den å ångfartyget „Norge" intagna och i Lissabon utlossade lasten, deribland jemväl berörda för aflastning i Göteborg mottagna 1150 halflådor russin;

och enär det ingångna fraktaftalet icke l a g l i g e n blifvit häfdt på den grund att lasten till följd af fartygets reparation i Lissabon der kommit att skiljas från fartyget, samt det icke blifvit i saken ådagalagdt, vare sig att firman, som visat sig vara innehafvare af konnossementet och mot detsamma samt erläggande af betingad frakt utbekommit berörda gods, utfäst sig att utöfver samma frakt till bolaget utgifva ersättning för den förhöjda fraktkostnad, som kunnat blifva en följd af godsets befordrande med annan lägenhet på sätt som skett, eller att firman till sistnämnda befraktning lemnat sitt medgifvande,

funne Rådstufvurätten bolagets stämningsyrkande icke kunna bifallas, men qvittade med afseende å sakens beskaffenhet kostnaderna i rättegången mellan parterna.

Parterna sökte å ömse sidor ändring i Göta Hofrätt, firman dock endast i fråga om rättegångskostnaden, men fann Hofrätten i dom den 6 Juni 1902 skäl icke hafva förekommit, ledande till ändring i Rådstufvurättens dom.

Bolaget fullföljde hos Kungl. Maj.t sin talan, hvilken af firman bestreds.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Högsta Dom-

stolen rättvist fastställa Hofrättens dom samt ålade bolaget ersätta firmans kostnader i saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

16.

Kungl. Maj.ts Dom den 24 Februari 1903.

Befälhafvaren å finska ångaren „Poseidon" Konstantin Eriksson

mot

Befälhafvaren å nederländska ångaren „Etna", J. van Dyk Blok.

Natten mellan den 30 och 31 December 1900 sammanträffade ångaren „Poseidon" under hård storm och stark köld på höjden af Dagö med ångfartyget „Etna", hvars styrinrättning genom isbildning blifvit obrukbar, så att fartyget ej kunde manövreras. „Poseidon", hvars hjelp påkallades genom signaler, förde trossar ombord å „Etna", som derefter af „Poseidon" inbogserades till Slite. „Poseidon"s befälhafvare yrkade vid Rådstufvurätten i Wisby, att i bergarelön utbekomma 90,000 kronor. Rådstufvurätten tilldömde honom 25,000 kronor. Hofrätten bestämde bergarelönen till 15,000 kronor, hvarefter Kungl. Maj.t med upphäfvande af Hofrättens dom fastställde Rådstufvurättens utslag.

Ångaren „Etna" från Amsterdam, förd af J. van Dyk Blok, var i slutet af December 1900 på resa från Amsterdam till Reval. På aftonen den 29 December under hög sjö och stark köld, då fartyget var i närheten af Dagö, befanns rodret oklart. Då detta ej kunde afhjelpas, beslöts följande dag att gifva nödsignaler. Dessa iagttogos under natten till den 31 December af ångaren „Poseidon" från Åbo, förd af kaptenen Konstantin Eriksson. På morgonen den 31 December förde „Poseidon" trossar ombord på „Etna" och bogserade derpå denna ångare till Slite, dit ångfartygen inkommo den 1 Januari 1901.

Eriksson instämde härefter van Dyk till Rådstufvurätten i Wisby med yrkande att i bergarelön utbekomma 90,000 kronor jemte ränta.

Van Dyk ansåg, att den „Etna" lemnade hjelpen icke vore

att betrakta som bergning utan som bogsering, enär „Etna“ icke befunnit sig i nöd. En ersättning af 10,000 kronor vore därför fullt tillräcklig.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 3 Juni 1901, att Rådstufvurätten funne det vara i saken ådagalagdt, att sedan Eriksson med sitt fartyg, ångaren „Poseidon“, natten emellan den 30 och 31 December 1900 under hård storm med hög sjö och stark köld i öppna sjön på höjden af Dagö sammanträffat med det af van Dyk förda ångfartyget „Etna“, hvars styrinrättning genom isbildning blifvit obrukbar, så att fartyget ej kunnat manövreras, Eriksson, hvars bistånd medelst signaler påkallats från „Etna“, på morgonen den 31 December 1900 tagit sistnämnda fartyg på släp efter „Poseidon“ och bogserat detsamma till Slite, dit ankomsten egt rum påföljande dag vid middagstiden;

och enär af hvad sålunda blifvit upplyst och i öfrigt i saken förekommit måste anses framgå, att ångfartyget „Etna“, äfven om detsamma vid tiden för fartygens sammanträffande icke varit utsatt för omedelbar fara att förolyckas, i allt fall vid detta tillfälle befunnit sig i den nödställda belägenhet, att de af Eriksson för fartygets bringande i säkerhet vidtagna åtgärder vore att hänföra till bergning,

alltså och med hänsyn till de omständigheter, hvilka enligt 225 § Sjölagen borde vid bestämmande af bergarelöns belopp tagas i betraktande, bestämdes den Eriksson tillkommande ersättning i omstämda hänseendet till 25,000 kronor, hvilket belopp jemte 5 % ränta deraf från stämningsdagen den 2 Januari 1901, Eriksson förklarades berättigad att ur ångfartyget „Etna“ med dess under ifrågavarande resa intjenta frakt och medförda last utbekomma; och skulle van Dyk ersätta Erikssons utgifter i saken med 645 kronor.

Båda parterna fullföljde talan i Svea Hofrätt, som i dom den 6 Februari 1901 ej fann skäl att i Rådstufvurättens utslag göra annan ändring än att, med hänsyn såväl dertill, att värdet å „Etna“ äfvensom dess vid tillfället förda last icke kunde antagas hafva varit högre än van Dyk uppgifvit eller tillhopa 251,641 kronor 55 öre som äfven till öfriga i saken förekommande omständigheter, det belopp, Eriksson egde att i bergarelön utbekomma, bestämdes till allenast 15,000 kronor jemte ränta deraf på sätt Rådstufvurätten stadgat, och skulle Eriksson sjelf vidkännas sina utgifter i saken i Hofrätten.

En ledamot var skiljagtig och fann ej skäl att i Rådstufvurättens utslag göra ändring.

Eriksson fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t, hvaremot van Dyk derstädes icke iakttog inställelse.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t i Högsta Domstolen rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom i hufvudsaken, fastställa Rådstufvurättens derutinnan meddelade utslag.

17.

Kungl. Maj.ts Dom den 27 Febuari 1903.

Skeppsredaren John E. Olson i Göteborg och Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actiengesellschaft

mot

Befälhafvaren å italienska ångfartyget „Merkurius" Sjökaptenen Enoch Borzone.

Ångfartyget „Merkurius", fördt af E. Borzone, hade i Göteborgs skärgård sammanstött med skonerten „Harald" med påföljd att densamma sjunkit, och dervid förolyckats jemväl den stenkolslast „Harald" vid tillfället förde. Rederiet för „Harald" samt försäkringsanstalten, hvarest lasten varit försäkrad, yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg att, som Borzone genom felaktig manövrering varit vållande till sammanstötningen, rederiet för „Merkurius" måtte åläggas ersätta all genom densamma uppkommen skada och förlust.

Rådstufvurätten ansåg Borzone ensam varit vållande till sammanstötningen samt ålade rederiet för „Merkurius" att ersätta den derigenom orsakade skadan och förlusten, hvarefter såväl Göta Hofrätt som Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.

Italienska ångfartyget „Merkurius", fördt af Sjökaptenen E. Borzone, sammanstötte den 11 Oktober 1899 utanför Gefveskärs fyr i Göteborgs skärgård med skonerten „Harald", som dervid tillfogades sådana skador att den omedelbart sjönk. Dervid förolyckades ej mindre den stenkolslast skonerten vid tillfället förde och som, tillhörig firman Adolf Bratt & Co. i Göteborg, var försäkrad hos Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actien-

gesellschaft än äfven åtskilliga befälhafvaren och besättningen å „Harald“ tillhöriga effekter.

Skeppsredaren John E. Olsson i Göteborg såsom hufvudredare för „Harald“ samt förut nämnda försäkringsbolag yrkade efter stämning vid Rådstufvurätten i Göteborg att som sammanstötningen mellan fartygen uteslutande vållats genom felaktig manövrering af „Merkurius“, rederiet för sistnämnda fartyg måtte förpligtas ersätta all skada och förlust, som af sammanstötningen uppkommit och i sådant hänseende utgifva d e l s till rederiet för skonerten „Harald“, hvilken fått på sig öfverlåten rätten till ersättning för de effekter, belälhafvaren och besättningen mistat, skonertens värde med 24,000 kronor och rederiet tillskyndad fraktförlust med 2,758 kronor 10 öre äfvensom värdet af ifrågavarande effekter med 3,005 kronor 50 öre o c h d e l s till försäkringsbolaget 9,600 kronor, utgörande hvad bolaget måst betala i ersättning för omförmälda hos bolaget försäkrade stenkolslast, hvarjemte fordrades ränta samt panträtt i ångfartyget „Merkurius“ och dess frakt.

Borzone bestred att sjöolyckan orsakats genom fel eller försummelse från befälhafvarens eller besättningens å „Merkurius“s sida. Kollisionen vore att anse som ren olyckshändelse eller åtminstone såsom orsakad af fel äfven från „Harald“s sida. „Merkurius“ hade för öfrigt vid tillfället manövrerats i öfverensstämmelse med de anvisningar, som lemnats af den då ombord varande lagpligtiga kronolotsen. Af lotsstadgan framginge, att lotsen skulle på sitt ansvar gifva föreskrifter om fartygets manövrering och att befälhafvaren endast ansvarade för att fartyget manövrerades i öfverensstämmelse med lotsens anvisningar. Detta hade skett i förevarande fall och befälhafvaren vore sålunda fri från ansvar. Då skadan derför icke kunde anses tillkommen genom fel eller försummelse af någon sådan person, som omförmäldes i 8 § Sjölagen, bestred Borzone all ersättningsskyldighet.

Sedan parterna å ömse sidor fordrat godtgörelse för rättegångskostnaderna, yttrade Rådstufvurätten i dom den 16 Februari 1901:

I saken vore ådagalagdt, a t t, då skonerten „Harald“, förd af Sjökaptenen Carl Johan Hermansson, den 11 Oktober 1899 omkring klockan 8 på aftonen med minskade segel och lanternorna klart lysande befunnit sig på ingående till Göteborg samt derunder kommit in i segelleden emellan Brännesbråtens och

Gefveskärs fyrar, ombord å detta fartyg iakttagits öfver dess babords bog på något afstånd topplanternan och den gröna lanternan å ett ångfartyg, som sedermera funnits vara ångfartyget „Merkurius“, fördt af Borzone och stadt på utgående från Göteborg; att den röda lanternan å „Merkurius“ strax derefter jemväl blifvit å „Harald“ synlig men inom kort åter försvunnit ur sikte, hvarpå å „Harald“ alltjemt öfver babords bog den gröna lanternan från „Merkurius“ varit synlig ända till dess fartygen kommit in på hvarandra och sammanstött; samt att dervid så tillgått, at „Merkurius“ med sin förstäf träffat „Harald“ å babords bog för om kranbjelken och detta fartyg erhållit skador af sådant omfång, att fartyget snart förfyllts med vatten och sjunkit;

och emedan, jemlikt Artikeln 20 i Förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. den 9 December 1896, ångfartyget „Merkurius“, då fartygen styrt sådana kurser, att fara för sammanstötning uppstår, haft skyldighet att hålla undan för segelfartyget „Harald“;

men upplyst vore, att „Harald“ icke iakttagits å „Merkurius“ för än strax före sammanstötningen, hvadan desförinnan å „Merkurius“ ej heller vidtagits någon åtgärd till fullgörande af hvad detta fartyg ålegat i sagda hänseende, samt Borzone emot den af motparterna förebragta bevisning icke ådagalagt någon omständighet, som föranledde till antagande, att „Harald“s röda lanterna, vare sig i följd af oriktig anordning eller annan orsak, icke kunnat med behörig utkik å „Merkurius“ från detta fartyg iakttagas så tidigt, at „Merkurius“ kunnat hålla undan för „Harald“;

ty och som befälhafvaren å „Merkurius“ derigenom, att kronolots funnits ombord, icke fritagits från ansvar för fartygets manövrering, och det ej blifvit visadt, att i afseende å manövreringen af skonerten „Harald“ felaktigt förfarande egt rum,

funne Rådstufvurätten sammanstötningen uteslutande hafva vållats genom försummelse af befälhafvaren eller besättningen å ångfartyget „Merkurius“, och rederiet för detta fartyg sålunda jemlikt 8 samt 220 och 222 §§ Sjölagen ega förpliktelse att ersätta all den derigenom uppkomna skadan och förlusten; i följd hvaraf och enär med hänsyn till den å ömse sidor förebragta bevisningen angående skonerten „Harald“s värde det ej kunde antagas, att fartyget vid sammanstötningen egt högre värde, än

Borzone angifvit eller 18,000 kronor, motsvarande det belopp af 9000 kronor, hvartill hälften af fartyget hållits mot totalförlust försäkradt i Bohus' Sjöassuransförening, men af hvad i saken förekommit måste anses utredt, att „Harald"s befälhafvare och besättning genom fartygets förolyckande förlorat effekter till sammanlagdt värde af 3005 kronor 50 öre, samt Borzone, sedan rederiet för „Harald" på grund af företedt certeparti yrkat att i godtgörelse för frakt utbekomma, efter afdrag af besparade umgälder, 2758 kronor 10 öre, lemnat detta belopp utan bestridande;

alltså och då Borzone medgifvit, att den stenkolslast, „Harald" vid sammanstötningen innehaft, egt ett värde af 9,600 kronor, hvilket belopp försäkringsanstalten Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actiengesellschaft enligt företedt kvitto på grund af försäkringsaftal utgifvit till egaren af lasten, och befälhafvaren jemte besättningen å „Harald" jemlikt företedda handlingar å detta fartygs rederi öfverlåtit sin rätt till ersättning för de förlorade effekterna,

pröfvade Rådstufvurätten lagligt förplikta rederiet för ångfartyget „Merkurius" att med detta fartyg och dess frakt genast emot qvitto betala till rederiet för skonerten „Harald" i skadestånd för förlusten af fartyget, frakten och effekterna tillhopa 23,763 kronor 60 öre samt till försäkringsanstalten Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actiengesellschaft i godtgörelse för lasten 9600 kronor, allt tillika med fem procent årlig ränta från stämningsdagen eller åttonde dagen före den 17 Februari 1900, då saken första gången hos Rådstufvurätten förevarit, tills betalning skedde; och egde „Harald"s rederi och försäkringsanstalten att hvar för sig för hvad sålunda blifvit dem tilldömdt åtnjuta panträtt jemlikt 268 § Sjölagen i ångfartyget „Merkurius" och dess frakt, hvarjemte rederiet för „Merkurius" skulle för rättegångskostnaden ersätta „Harald"s rederi med 650 kronor och försäkringsanstalten med 250 kronor jemte hvad sistnämnda part kunde visa sig hafva utgifvit i lösen för protokoll och dom i saken.

Borzone sökte ändring i Göta Hofrätt, dervid han vidhöll, att rederiet för „Merkurius" icke kunde vara ansvarigt för skada, orsakad af en person, hvilkens biträde icke kunnat afvisas.

Hofrätten meddelade dom den 17 Januari 1902 och fann skäl icke hafva förekommit, ledande till ändring i Rådstufvu-

rättens dom samt förpligtade rederiet för „Merkurius“ att godtgöra motparterna deras kostnader i saken i Hofrätten dels med 30 kronor till en hvar af dem och dels med det belopp, de kunde visa sig hafva utgifvit för stämpel å ett för dem gemensamt exemplar af Hofrättens dom.

Borzone fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t.

Sedan Nedre Revisionen afgifvit underdånigt betänkande, pröfvade Högsta Domstolen, med bifall till detsamma, rättvist fastställa Hofrättens dom samt ålade Borzone ersätta motparternas kostnader i saken hos Kungl. Maj.t och i sådant afseende utgifva till en hvar af dem 100 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Kungl. Maj.ts dom.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 13. **Kungl. Maj.ts Utslag:** Extra Fyrbiträdet John Lagerwall mot Stadsfiskalen Olof Coos och Ångslupsegaren C. J. Börgesson. — 14. **Kungl. Maj.ts Utslag:** Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun mot Sjökaptenen Carl H. Winck. — 15. **Kungl. Maj.ts Dom:** Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd mot Firman Janson Johnson & Co. — 16. **Kungl. Maj.ts Dom:** Befälhafvaren å finska ångaren „Poseidon“ Konstantin Eriksson mot Befälhafvaren å nederländska ångaren „Etna“ J. van Dyk Blok. — 17. **Kungl. Maj.ts Dom:** Skeppsredaren John E. Olson i Göteborg och Deutscher Lloyd Transport Versicherungs Actiengesellschaft mot Befälhafvaren å italienska ångfartyget „Merkurius“ Sjökaptenen Enoch Borzone.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 6	Aargang IV	1903

18.

Kungl. Maj.ts Dom den 13 Januari 1903.

Grosshandlaren Christian Röhss i Göteborg

mot

Uddevalla Bogserings- och Transportaktiebolag.

Sedan Göta Hofrätt meddelat dom i ofvannämnda under No. 86 i denna domsamling, årgången II, omförmälda sak, fullföljde Röhss talan hos Kungl. Maj.t.

Bolaget bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde, att Kungl. Maj.t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta Röhss att ersätta bolagets kostnader i saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte hvad som åtginge till lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Sedan handlingarna i saken enligt Högsta Domstolens beslut mellan dess ledamöter cirkulerat, företogs saken till afgörande den 22 December 1902, dervid Högsta Domstolens fleste ledamöter uti dom, utgifven den 13 Januari 1903, pröfvade rätt-

vist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens utslag.

Justitieråden Hellström, Billing och Cassel biföllo Nedre Revisionens hemställan.

19.

Kungl. Maj.ts Dom den 24 Februari 1903.

Ångfartygsaktiebolaget Finska Lloyd

mot

J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag.

I certeparti, hvarigenom finska barkskeppet „Hellas" befraktats att vid J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolags lastageplats Kubikenborg intaga last af trävaror, stadgades att befraktarne härför beviljades 25 arbetsdagar i enlighet med kutym i hamnen, sön- och helgdagar undantagna, att lasten ej finge lastas i regnväder samt att sådana dagar ej finge räknas som ligge- eller öfverliggedagar. Sedan för lastningen åtgått 42 söckendagar, uppstod tvist mellan fartygets befälhafvare och bolaget rörande hvilka dagar under nämnda tid vore att anse såsom regndagar. Rederiet för „Hellas" yrkade vid Rådstufvurätten i Sundsvall att utfå ersättning för, bland annat, 9 öfverliggedagar. Sedan å ömse sidor företetts anteckningar om väderleksförhållandena under lastningstiden, dömde Rådstufvurätten bolaget att utgifva ersättning för 5 öfverliggedagar. Hofrätten ansåg öfverliggedagarnes antal böra bestämmas till 3, hvarefter Kungl. Maj.t fastställde Hofrättens dom.

Enligt certeparti den 3 Juli 1899 befraktades finska barkskeppet „Hellas" om 1567 registertons att intaga last af trävaror vid någon ångsåg i Sundsvalls distrikt enligt blifvande order samt dermed afgå till hamn i Australien. I certepartiet bestämdes angående lastningen, att befraktarne härför beviljades 25 arbetsdagar i enlighet med kutym i hamnen, sön- och helgdagar undantagna, och finge lasten ej lastas i regnväder, vare sig arbetsdagar eller icke, och sådana dagar finge ej räknas som ligge- eller öfverliggedagar. Utöfver sagda liggedagar medgåfves

10 öfverliggedagar mot ersättning af 4 pence per registerton och dag att betalas dag för dag.

„Hellas" erhöll sedan order att intaga last hos J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag vid dess lastageplats Kubikenborg, dit fartyget anlände i September 1899. Lastningen började den 16 September och var afslutad den 3 November. För lastningen hade sålunda åtgått 42 söckendagar, men under tiden hade åtskilliga regndagar inträffat. „Hellas"s befälhafvare framställde genast anspråk på ersättning för öfverliggedagar, men då trävaruaktiebolaget icke ville medgifva ersättning för mer än två dylika dagar, afseglade „Hellas" den 6 November.

Ångfartygsaktiebolaget Finska Lloyd såsom egare af „Hellas" instämde härefter trävaruaktiebolaget till Rådstufvurätten i Sundsvall med yrkande att utbekomma ersättning dels för 9 öfverliggedagar under tiden till och med den 3 November dels för 3 dagar efter sistnämnda dag, under hvilka dagar fartyget genom trävaruaktiebolagets förvållande kvarhållits å lastningsorten. Ångfartygsaktiebolaget, som ansåg liggedagarne hafva utgått med den 26 Oktober, åberopade angående antalet regndagar under lastningstiden fartygets skeppsdagbok, som utvisade 11 regndagar, nämligen den 19, 21, 23, 26 och 28 September samt den 2, 3, 4, 13, 14 och 27 Oktober. Enligt certepartiets bestämmelser borde följaktligen såsom öfverliggedagar räknas den 27, 28, 29, 30 och 31 September samt den 1, 2 och 3 November. Då å två af förstnämnda regndagar nämligen den 23 September och den 2 Oktober lastning under klart väder pågått till middagen, borde med tillämpning af 119 § Sjölagen dessa dagar räknas såsom en arbetsdag och öfverliggedagarnas antal sålunda ökas med en dag.

Trävaruaktiebolaget, som vidhöll att öfverliggedagarnes antal utgjort högst 2, lät såsom vittnen höra faktorerna A. Sundström och P. A. Åman. Dessa hade under ifrågavarande tid fört anteckningar om väderleksförhållandena och beedigade dem. Anteckningarna öfverensstämde icke med skeppsdagboken utan upptogo såsom regndagar, utom i skeppsdagboken angifna, ytterligare fyra dagar nämligen den 16 och 18 September samt den 19 och 24 Oktober. Vittnenas anteckningar om dessa dagar visade den 16 September: „regn till kl. 8 f. m.", den 18 September: „regn till kl. 7 f.m. och från 10.15—12 f.m.", den 19 Oktober: „duggregn mellan 10—1, för öfrigt tjockt och disigt väder hela dagen" samt den 24 Oktober: „duggregn från 8.45

f.m.—1 med korta uppehåll och på e.m. något snö." Trävaruaktiebolaget ansåg bestämmelsen i certepartiet, att lastning ej finge ske i regnväder och att sådana dagar ej skulle räknas som ligge- eller öfverliggedagar, icke kunna tolkas annorlunda än att endast fullt regnfria dagar skulle anses såsom liggedagar äfven om med båda parternas medgifvande lastning påginge sådana dagar, då det endast regnade en eller annan gång. Under lastningstiden hade förekommit allenast 27 regnfria dagar. Vid bestämmandet af öfverliggedagsersättningen borde emellertid från dessa dagar afgå en dag, då uppehåll i arbetet egt rum till följd af fel i fartygets winsch. Dröjsmålet efter den 3 November hade icke föranledts genom trävaruaktiebolagets förvållande, hvadan ersättningsyrkandet i denna del bestredes.

Angående det påstådda uppehållet i arbetet til följd af fel i fartygets winsch lät trävaruaktiebolaget afhöra vittnen.

Ångfartygsaktiebolaget ansåg „Hellas"s skeppsdagbok vara en officiel handling, som ej kunde beröfvas sin giltighet genom de aflagda vittnesmålen, Trävaruaktiebolagets tolkning af certepartiet vore uppenbarligen oriktig. Enligt densamma skulle en dag, då det regnade blott en timme på morgonen, kallas en regnvädersdag, hvilket stredo mot språkbruket. Certepartiet talade om 25 arbetsdagar i enlighet med kutym i hamnen. Någon kutym, som gåfve stöd åt trävaruaktiebolagets tolkning funnes ej i Sundsvalls distrikt. Bestämmelsen i 119 § Sjölagen borde *ex analogia* tillämpas, så att endast de dagar frånräknades, då det regnat mer än halfva dagen.

Sedan parterna å ömse sidor begärt ersättning för rättegångskostnaderna, yttrade Rådstufvurätten i utslag den 26 November 1900:

Enär uti åberopade, den 3 Juli 1899 upprättade certeparti, i enlighet hvarmed fartyget „Hellas", mätande 1567 registertons, vid trävaruaktiebolagets lastageplats Kubikenborg intagit ifrågavarande last af trävaror, bland annat bestämts, att liggedagarne skulle beräknas till ett antal af 25, sön- och helgdagar dock undantagna, att lastning ej finge förekomma i regnväder vare sig arbetsdagar eller icke och sådana dagar ej medräknas som ligge- eller öfverliggedagar", samt att ersättning för öfverliggedagar skulle utgå med 4 pence för hvarje registerton och dag;

ty och som emellan parterna vore ostridigt, att fartygets lastning påbörjats den 16 September 1899 och afslutats den 3 derpå följande November, äfvensom att under sagda tid 27 regn-

fria dagar förekommit, samt, beträffande den öfriga tiden, hvarunder lastningen pågått, Rådstufvurätten efter jemförelse emellan den å „Hellas“ förda skeppsdagboken och de af vittnena Sundström och Åman uppgjorda, i saken ingifna väderleksuppgifter, ansåge, att med hänsyn till certepartiets bestämmelse i ifrågavarande hänseende nedenangifna dagar, som antingen helt och hållet eller till största delen upptagits af regn, i följd deraf icke borde såsom liggedagar inräknas nämligen: tisdagen den 19, torsdagen den 21, lördagen den 23, tisdagen den 26 och torsdagen den 28 September samt tisdagen den 3, fredagen den 13, lördagen den 14 och tisdagen den 24 Oktober, hvaremot och då under följande dagar nämligen: lördagen den 16 och måndagen den 18 September, måndagen den 2, onsdagen den 4, torsdagen den 19 och fredagen den 27 Oktober uppehållsväder varit rådande under mera än halfva dagen, nämnda dagar beräknades med en half liggedag för en hvar af desamma, vid hvilket förhållande liggedagarna sammanlagdt blefve 30;

alltså och då emot ångfartygsaktiebolagets bestridande icke visats, att lastningen uppehållits på grund af felaktighet i fartygets winsch samt ångfartygsaktiebolaget icke styrkt, att, efter det lasten intagits, trävaruaktiebolaget genom underlåtenhet att tillställa befälhafvaren nödiga handlingar eller annorledes fördröjt fartygets afgång,

blefve ångfartygsaktiebolagets talan på det sätt bifallen, att trävaruaktiebolaget förpligtades att emot kvitto till ångfartygsaktiebolaget genast utgifva ersättning för 5 öfverliggedagar med 130 pounds 11 shillings 8 pence jemte fem procent ränta derå från stämningsdagen den 23 Februari 1900 tills betalning komme att ske, antingen i det främmande myntslaget eller i svenskt mynt efter den kurs, som vid betalningstiden gällde för växlar, utställda i det främmande myntslaget och lydande på betalning vid uppvisandet; och blefve i anseende till sakens beskaffenhet rättegångskostnaderna parterna emellan kvittade.

Såväl ångfartygsaktiebolaget som trävaruaktiebolaget sökte efter vad ändring i Svea Hofrätt, som i dom den 7 Juni 1901 ej fann skäl att i anledning af ångfartygsaktiebolaget i hufvudsaken fullföljda talan göra ändring i Rådstufvurättens utslag, men enär, vidkommande åter trävaruaktiebolagets ändringssökande i sjelfva saken, genom hörda vittnens berättelser det måste anses styrkt att måndagen den 16 Oktober uppehåll i lastningen egt rum åtminstone under någon del af dagen på grund af fel

i fartygets winsch och en half dag förty borde i anledning häraf å liggetiden afräknas, samt vid granskning af skeppsdagboken och de i saken edfästade väderleksuppgifter framginge att onsdagen den 4 Oktober, torsdagen den 19 Oktober och fredagen den 27 Oktober, hvilka dagar af Rådstufvurätten beräknats såsom halfva liggedagar, upptagits af regn till så stor del, att de icke bort i liggetiden medräknas, ty och då med iakttagande häraf liggedagarna utgått först med den 31 Oktober samt ostridigt vore att lastningen afslutats den 3 November, alltså pröfvade Hofrätten rättvist på det sätt ändra Rådstufvurättens utslag i denna del af saken, att trävaruaktiebolaget förpligtades att till ångfartygsaktiebolaget utgifva ersättning för allenast 3 öfverliggedagar med 78 pounds 7 shillings jemte ränta enligt den af Rådstufvurätten stadgade grund antingen i nämnda myntslag eller i svenskt mynt efter den af Rådstufvurätten bestämda kurs, och blefve Rådstufvurättens utslag beträffande kostnaderna i saken af Hofrätten fastställdt, hvarjemte parterna sjelfva skulle vidkännas hvar sina utgifter i saken i Hofrätten.

Parterna fullföljde å ömse sidor talan hos Kungl. Maj.t.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Högsta Domstolen rättvist fastställa Hofrättens dom.

20.

Norges Høiesteret den 12te Marts 1903.

Lie & Røer
(Advokat Per Rygh)

mod

Dampskibet „Union"s Rederi.
(Advokat Johan Bredal).

Den i Samlingens Aargang II under No. 93 (S. 513) refererede Dom af Christiania Sjøret stadfæstes af Høiesteret, dog saaledes at Rederiet tilkjendes halv Fragt.

Assessor *Birkeland:* I Henseende til nærværende Sags Foranledning og Gjenstand henvises til Præmisserne for den under 4 November 1901 af Christiania Sjöret afsagte Dom.

Ved denne blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Lie & Røer, bør til Citantskabet, Dampskibet „Union"s Rederi, betale Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for det Tab, som er forvoldt Citantskabet derved, at Indstævnte har hævet det med Citanten indgaaede Certeparti af 23 November 1900, med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente af Skjønsbeløbet fra 22de Marts 1901 indtil Betaling sker. Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

Denne Dom er afsagt under Dissens, forsaavidt som Rettens Formand fandt at maatte give Citanten Medhold i hans Paastand paa den halve Bruttofragt, udgjørende Kr. 2474.07 med Renter deraf. Sagen er fra begge Parters Side indbragt for Høiesteret, og har Hovedappellanten, Lie & Røer, nedlagt Paastand om Frifindelse for Kontraappellantens Tiltale og sig hos ham tilkjendt Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret. Kontraappellanten har nedlagt Paastand om, at Hovedappellanten tilpligtes at betale ham Kr. 2474.07 med 4 % aarlig Rente fra 22de Marts 1901, til Betaling sker, samt Sagens Omkostninger for begge Retter.

Jeg er kommet til samme Resultat som Sjørettens Minoritet og tiltræder i det Væsentlige Sjørettens Formands Votum, hvortil jeg finder det tilstrækkeligt for nærværende Sag at henvise.

Naar Sjøretsmedlemmerne har fundet, at Befragteren ikke kunde være pligtig til at betale den hele Bruttofragts Beløb, men kun Erstatning for det virkelige Tab efter Skjøn, er herfor ikke leveret nogen nærmere Begrundelse. Og jeg indser ikke rettere end, at Kontraappellanten er fuldt beføiet til under Paaberaabelse af Sjøfartslovens § 126 og specielt den i Certepartiet indtagne Pönalklausul at gjøre Fordring paa den halve Bruttofragt.

I Henhold hertil og idet jeg mener, at Hovedappellanterne ikke kan undgaa at erstatte Modpartens Processens Omkostninger for Høiesteret, bliver det min

Konklusion:

Hovedappellanterne, Lie & Røer, bør til Kontraappellanten, Dampskibet „Union"s Rederi, betale 2474 — to Tusinde fire Hundrede sytti fire — Kroner 7 — syv — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 22de Marts 1901, indtil Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten ophæves.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Hovedappellanterne til Kontraappellanterne 450 — fire Hundrede og femti — Kroner.

Assessor *Motzfeldt:* Enig.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz*, Assessor *Roll*, de extraordn. Assessorer, Exped.sekr. *Bull* og Sorenskriver *Blom*, samt Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

21.

Norges Høiesteret den 20de Marts 1903.

Aktieselskabet Petroleums- og Maskinolieraffineriet
(Advokat Rasch)

mod

Dampskibet „Circassion Prince"s Rederi.
(Advokat G. Blom.)

En Klausul i et Certeparti om at Tvistespørgsmaal skal afgjøres ved Voldgift maa respekteres selv i Tilfælde af, at Arrest er foretaget af Befragteren i et Beløb, som han har deponeret i Henhold til *Sjøfartslovens § 155*.

Assessor *Stang:* Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henvises til Christiania Sjørets Dom af 21de Oktober 1901, ved hvilken saaledes er kjendt for Ret:

„Hovedcitantskabet, Aktieselsk. „Petroleums- og Maskinolieraffineriet", bør til Kontracitantskabet Dpsk. „Circassion Prince's" Rederi betale 23,198 — tyve tre Tusinde et Hundrede niti otte — Kroner 53 — femti tre — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 1ste Februar 1900 til Betaling sker. Den under 27de Januar 1900 foretagne Arrestforretning i det under Sagen omhandlede, i Den norske Industri og Vexelbank paa Kontrabog No. 3298 indsatte Depositobeløb ophæves, forsaavidt angaar ovenanførte Beløb med Renter som anført til Betalingsdagen, og Kontracitantskabet kjendes berettiget til at søge Fyldestgjørelse i Depositobeløbet for nævnte Fordring paa Hovedcitantskabet. Derimod stadfæstes Arrestforretningen for den overskydende Del af Depositobeløbets Vedkommende, hvorhos Hovedcitantskabet kjendes berettiget til at erholde denne Del af Beløbet udbetalt.

Processens Omkostninger ophæves. Det idømte at udredes inden 3 — tre Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven."

Denne Dom er af Aktieselskabet „Petroleums- og Maskinolieraffineriet" i Kristiania indbragt for Høiesteret, hvor Kontrastævning er udtagen af Indstævnte. Af Hovedappellantskabet er der nedlagt saadan Paastand:

1. At den afholdte Arrest- og Forbudsforretning stadfæstes.

2. At Indstævnte Dampskibet „Circassion Prince's" Rederi, tilpligtes at betale til Appellanten, Aktieselskabet „Petroleums- og Maskinolieraffineriet", 23,610 — tyve tre Tusinde sex Hundrede og ti — Kroner 55 — femti fem — Øre med 6 — sex — Procent Renter deraf fra 30te Januar 1900, til Betaling sker.
3. At Indstævnte tilpligtes at betale til Appellanten Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning for ydet Assistance ved Udpumpningen af Dampskibet „Circassion Prince" i Vallø 22de Januar til 1ste Februar 1900, derunder ogsaa Hensyn taget til Tab, forvoldt Raffineriets Bedrift ved fornævnte Assistance, alt med lovlige Renter, til Betaling sker.
4. At Indstævnte tilpligtes at betale til Appellanten Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.
5. At Appellanten gives Ret til for Domsbeløbet at gjøre Udlæg i det paa Kontrabog No. 43570 med den norske Kreditbank indestaaende Beløb, forsaavidt angaar Kr. 27,996.09 med Renter deraf og i det paa Kontrabog No. 45,754 med samme Bank indestaaende Beløb Kr. 5000.00 med Renter."

Af Indstævnte, Dampskibet „Circassion Prince's" Rederi, er paastaaet:

„At Sjørettens Dom stadfæstes, dog saaledes, at det Kontracitantskabet tilkjendte Beløb rettes fra Kr. 23,198.53 til Kr. 28,198.53 med Ret for Kontracitantskabet til at søge Fyldestgjørelse i de nu deponerede Sikkerheder, nemlig Kontrabog med den norske Kreditbank No. 43,570, hvorpaa indsat Kr. 32,996.89, og Kontrabog med den norske Kreditbank No. 45,754, hvorpaa indsat Kr. 5000.00, og saaledes, at Kontracitantskabet tilkjendes Omkostninger for Sjøretten, samt at der tilkjendes Kontraappellantskabet hos Hovedappellantskabet Omkostninger for Høiesteret."

Her for Høiesteret er det oplyst og dokumenteret, at den af Voldgiftsretten i London afsagte Kjendelse af Indstævnte her for Retten er indbragt for Kings Bench i London. Appellanten i nærværende Sag afgav ikke Møde, hvorefter der af nævnte Domstol blev afgivet Dom overensstemmende med Voldgiftskjendelsen.

Det er her for Høiesteret mellem Parterne paa det Rene, at det beror paa en Feiltagelse fra Indstævntes Side under Proceduren i første Instans, naar der i Sjørettens Dom anføres, at der er afbetalt 35,000 Kroner paa Rederiets Tilkommende istedetfor 30,000 Kroner. Med denne Berigtigelse kan jeg tiltræde

Sjørettens Begrundelse og finder det efter dette upaakrævet at indgaa paa nogen Undersøgelse af, hvilken Betydning den i Medhold af Voldgiftsrettens Kjendelse ved Kings Bench afsagte Dom i nærværende Sag maatte være at tillægge.

Procesomkostningerne for Høiesteret antages at maatte udredes af Appellantskabet til Indstævnte med 800 Kroner.

Efter dette voterer jeg for saadan

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, dog saaledes, at det Dampskibet „Circassion Prince's" Rederi tilkjendte Beløb forhøies til 28,198 — tyve otte Tusinde et Hundrede og niti otte — Kroner 53 — femti tre — Øre med Ret for Rederiet til at søge Fyldestgjørelse i de deponerede Beløb, nu indestaaende paa Kontrabøger No. 43,570 og 45,754 med den norske Kreditbank.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Aktieselskabet „Petroleums- og Maskinolieraffineriet" til „Circassion Prince's" Rederi 800 — otte Hundrede — Kroner.

Assessor *Thoresen:* Jeg er enig med Førstvoterende, dog saaledes, at jeg mener, at Hovedappellanten bør betale Sagens Omkostninger ogsaa for Sjøretten.

Extraord. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Jeg er enig med Førstvoterende.

Assessor *Roll* og extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Adv. *Mejdell:* Jeg er enig med Andenvoterende.

Justitiarius *Løchen:* Jeg er enig med Førstvoterende.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

I Henhold til Certeparti af 22de August 1899, oprettet mellem den korresponderende Reder for det britiske Dampskib „Circassion Prince" og Aktieselskabet Petroleum- og Maskinolie Raffineriet", ankom nævnte Dampskib fra Sulina ved Sortehavet den 22de Januar 1900 til Vallø med en Ladning Olie-Residuum. Mellem Befragteren og Ladningsmodtageren, det anførte Aktieselskab, samt Rederiet opstod der Uenighed med Hensyn til Opgjøret. Paa Rederiets Forlangende deponerede Aktieselskabet den 27de Januar 1900 i den norske Industri- og Vexelbank Kr. 35,000.00 til Dækkelse af Skibets paastaaede Restfragt Kr. 27,590.20 samt paastaar de Overliggedagspenge, da

paaløbne til Beløb £ 398.0.0, medens Aktieselskabet samme Dag ved Byfogden i Kristiania lod gjøre Arrest i det deponerede Beløb til Sikrelse af den Fordring som Aktieselskabet paastod at have paa Rederiet, nemlig fordi Skibet antoges ikke at indeholde det i Konnossementet angivne Kvantum Olie, fordi Overliggedagspenge antages urettelig at være krævede af Rederiet, og fordi det var paaført Aktieselskabet Arbeide, Udgifter og Tab ved Assistance, som det maatte yde Skibet ved Oliens Udlosning i Vallø.

Ved Sjøretsstævning af 30te Januar 1900, iretteført den 31te s. M., har Aktieselskabet sagsøgt Rederiet. Forligsmægling er forgjæves blevet anstillet. Med sit Deduktionsindlæg af 6te Marts 1900 har Citantskabet fremlagt Udskrifter af Besigtigelser og Skjøn, optagne i Sagens Anledning inden Tønsberg Sjøret i Slutningen af Januar og Begyndelsen af Februar Maaned 1900, tilligemed Bilage hertil. Der oplyses i Indlægget, at Rederiet af det deponerede Beløb, Kr. 35,000.00, senere har erholdt udbetalt Kr. 5000.00. Restbeløbet Kr. 30,000.00 dække saaledes Skibets paastaaede Restfragt.

Restfragt	Kr.	22,590.20
samt af de paastaaede Overliggedagspenge et Beløb af	„	7,409.80
	Kr.	30.000.00

Citantskabet anser det ved de tilveiebragte Bevisligheder godtgjort, at Skibet manglede Tons 260.63 af den i Konnossementet opgivne Last Tons 3030.00.

Idet Indstævnte gjøres ansvarlig herfor, opstillede Citantskabet saadan Beregning:

Fragten af Tons 260.63 à 19 Sh. pr. Ton udgjør £ 247.12.0 à Kr. 18.27 = Kr. 4523.65 gangbar Pris paa Bestemmelsesstedet exclusive Fragt 19 Sh. var 45 Sh. pr. Ton, altsaa for Tons 260.63 £ 586.8.4 = Kr. 10,713.83, tilsammen Kr. 15,237.48.

Videre finder Citantskabet det bevist, at Skibets Pumper var i en høist elendig Forfatning og aldeles utjenlige for sit Øiemed, hvilken Omstændighed har forsinket saavel Indlastningen i Sulina som Udlosningen i Vallø, hvorfor Skibet ikke har Krav paa de forlangte Overliggedagspenge for 31 Timer i Sulina og 228 Timer i Vallø £ 518.0.0, Kr. 9463.86, hvorfor den deponerede Del af samme maa tilbagebetales Citantskabet, nemlig Kr. 7409.80.

Endelig gjør Citantskabet Erstatningskrav gjældende for Assistance, ydet Skibet ved Udlosningen.

Citantskabet har i Henhold til det Anførte nedlagt saadan Paastand:

1. At den afholdte Arrest og Forbudsforretning stadfæstes.
2. At Indstævnte „Circassion Prince's" Rederi tilpligtes at betale til Citantskabet Aktieselskabet „Petroleum- og Maskinolie-Raffineriet", Kr. 22,647.28 med 6 % Renter deraf fra 30te Januar 1900 til Betaling sker.
3. At Indstævnte tilpligtes at betale til Citantskabet Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstævntes Bekostning, for ydet Assistance og havte Udlæg under „Circassion Prince's" Udlosning i Vallø fra 22de Januar til 1ste Februar 1900 samt for Tab forvoldt

Raffineriet ved fornævnte Assistance — alt med lovlige Renter fra 30te Januar til Betaling sker.

4. At Indstævnte tilpligtes at betale til Citantskabet samtlige Sagens Omkostninger, derunder ogsaa for den afholdte Arrest og Forbudsforretning samt for de optagne Besigtigelses- og Skjønsforretninger."

I Forbindelse hermed har Citantskabet bemærket, at dets Paastand selvfølgelig ogsaa involverer Ret til at gjøre Udlæg for Domsbeløbet i det deponerede Beløb med Renter.

Ved Certepartiets Post 18 er Tvistigheder, der maatte opstaa ved Udførelsen af Certepartiet, henviste til Afgjørelse ved Voldgift i London, idet Rederiet og Befragteren har at opnævne hver sin Voldgiftsmand, hvorhos de saaledes valgte i Tilfælde af Uenighed skal opnævne en tredie Voldgiftsmand, hvis Afgjørelse bliver endelig.

I Certepartiets Post 13 bestemmes, at Kontrakten skal være under det Lands Lov, hvis Flag Skibet fører — bortseet fra Havari og Havarigrosse.

Ved Beskikkelse af 12te Februar 1900 tilkjendegav Indstævnte Citantskabet, at Indstævnte i Henhold til Certepartiets Bestemmelser havde opnævnt sin Voldgiftsmand i den mellem Parterne reiste Tvist, hvorhos Citantskabet opfordredes til paa sin Side at vælge et Medlem af Voldgiftsretten. Dette gjorde Citantskabet, idet det dog forudtog enhver Reservation med Hensyn til Voldgiftsrettens Kompetence til at afgjøre de omhandlede Stridsspørgsmaal. Voldgiftsretten traadte saaledes i Virksomhed i London. Ogsaa under sin Procedure for Voldgiftsretten gjorde Citantskabet principalt gjældende, at nævnte Ret ikke var kompetent til at afgjøre Tvisten, der paastodes at henhøre under de norske Domstole; men Voldgiftsretten gav ikke Citantskabet Medhold heri; hvorimod den paakjendte Striden i Realiteten. Voldgiftsrettens Kjendelse, som, da de af Parterne opnævnte to Voldgiftsmænd ikke kunde komme til Enighed, er tilbleven ved Hjælp af den af disse to valgte tredie Voldgiftsmænd, blev afsagt den 16de Novbr. 1900.

I Voldgiftskjendelsen bestemtes:

a. at Fragt af Befragterne bliver at betale for et Kvantum, stort Tons 2900;
b. at den tilkommer Rederiet £ 342.0.0 hos Befragteren i Overliggedagspenge;
c. at det af Rederiet hos Befragteren forlangte Beløb £ 59.5.11 i Anledning af Lønninger og Reiseudgifter ikke tilkjendes.
d. at de Beløb, som Rederiet kræver hos Befragteren i Anledning af Leie af en Tank ved Vallø og Skade paa Pumper ikke tilkjendes.
e. at Befragterens Fordring paa Rederiet med Hensyn til Manko paa Olie, Reparationer, Bryggepenge og Godtgjørelse for Skibets Brug af Befragternes Maskineri ikke anerkjendes.

Derhos blev der tilkjendt Rederiet to mindre Beløb, tilsammen £ 10.2.1 samt truffet Bestemmelse angaaende Udredelsen af Omkostningerne ved Voldgiftssagen og om Rentepligten m. v.

I Paavente af ovennævnte Voldgiftskjendelse er nærværende Sag Gang paa Gang bleven udsat, indtil Indstævnte i Sessionen den 11te Februar 1901 fremlagde Kontrastævning til Citantskabet og — efter forgjæves prøvet Forligsmægling i Kontrasøgsmaalet — Indlæg med Bilage, hvoriblandt Voldgiftskjendelsen. Kontracitantskabet tænker, at Tvisten er endelig løst ved Vold-

giftskjendelsen, som Hovedcitantskabet pligter at respektere. I Henhold til Voldgiftskjendelsen opgjør Kontracitantskabet følgende Beregning over sit Tilkommende i I, Fragt af Tons 2900 à 19 Sh. = £ 2755.0.0 = Kr. 50,333.85

2. Overliggedagspenge £ 342.0.0. . . . . „ 6,248.34
3. De ovenfor nævnte £ 10.2.1 . . . . . „ 184.50
4. Omkostninger ved Voldgiftssagen £ 78.7.6 . . . „ 1,431.84

Tilsammen Kr. 58,198.53
Herfra gaar som betalt „ 35,00000

Rest Kr. 23,198.53

hvortil efter Voldgiftskjendelsen kommer 4 % Renter af Beløbet fra 1ste Februar 1900 indtil Betaling sker, medens de muligens iøvrigt indvundne Bankrenter af det deponerede Beløb tilfalder Hovedcitantskabet.

Kontracitantskabet har som Følge heraf nedlagt saadan Paastand:

1. At Arrest- og Forbudsforretningen ophæves, forsaavidt angaar et Beløb af Kr. 23,198.53 med 4 % Renter fra ½ 1900, til Betaling sker, til Kontracitantskabet.
2. At Hovedsøgsmaalet afvises, subsidiært, at Citantskabet af det arresterede Beløb, Kr. 30,000.00 kun tilkjendes Differencen efter Fradrag af Kr. 23,198.53 med 4 % aarlig Rente fra ½ 1900 til Betaling sker. til Kontracitantskabet, men at Kontracitantskabet iøvrigt frifindes for Citantskabets Tiltale.
3. At Kontracitantskabet af det af Hovedcitantskabet arresterede Beløb tilkjendes Kr. 23,198.53 med 4 % Renter fra ½ 1900 til Betaling sker med Ret for Kontracitantskabet til at holde sig til den arresterede Bankbog.
4. At Kontracitantskabet tilkjendes Omkostninger i Hoved- og Kontrasøgsmaalet."

Hovedcitantskabet har fastholdt sin Paastand i Hovedsøgsmaalet og har paastaaet sig frifundet i Kontrasøgsmaalet samt tilkjendt Omkostninger i samme.

Hovedcitantskabet gjør for det første gjældende, — hvad det ogsaa overfor Voldgiftsretten har hævdet, — at det af Kontracitantskabet ved Tvistens Opstaaen overensstemmende med Sjøfartslovens § 155 stillede Forlangende om Deposition af den paastaaede Restfragt og Overliggedagspenge og den som Følge deraf i Henhold til samme Lovparagraf af Hovedcitantskabet foretagne Arrest i det deponerede Beløb samt Arrestens nødvendige Indbringelse til Forfølgning for norsk Domstol maa medføre, at Certepartiets Post 18 bliver uanvendelig, idet Løsningen af Fristen derved paa en for begge Parter bindende Maade er henskudt under Afgjørelse af de norske Domstole. Heri kan man dog ikke være enig. At Kontracitantskabet ved at kræve Depositum skulde have fraskrevet sig Adgangen til at bringe Certepartiets Post 18 i Anvendelse, kan saa meget mindre antages, som Kontracitantskabet uanseet den norske Sjøfartslovs Bestemmelse antages at have kunnet kræve Depositum, inden Ladningen udleveredes, i Henhold til Certepartiets Post 11. hvorfor Rederiet „skal have absolut Sikkerhed i Ladningen for Fragt, Dødfragt, Overliggedagspenge" — — — osv.

Og den foretagne Arrestforretnings Forfølgning for norsk Domstol gjør ikke Voldgiftsaftalen uanvendelig, hvorimod Forfølgningssagens Udfald maa blive afhængig af Resultatet af Voldgiftskjendelsen.

Videre anfører Hovedcitantskabet, at Tvisten angaaende, hvormeget der manglede af det i Konnossementet angivne Kvantum, og hvad dermed staar i Forbindelse, under enhver Omstændighed maa ligge udenfor Voldgiftsrettens Kompetence, da denne Tvist ikke omfattes af Certepartiets Post 18, men derimod vedrører Retsforholdet mellem Skibet og Ladningsmodtageren, for hvilket Konnossementet danner Grundlaget — Sjøfartslovens § 144. Man antager imidlertid, at det nævnte Stridspunkt ligefrem gaar ind under Certepartiets Post 18 efter den der benyttede omfattende Udtryksmaade og Konnossementet indeholder Klausulen „mod Betaling af Fragt og alle andre Betingelser ifølge Certeparti." — — —, hvorhos jo forøvrigt Ladningsmodtageren i nærværende Tilfælde tillige er Befragter. Efter dette antages Spørgsmaalet rettelig at være indbragt for Voldgiftsretten.

Og det samme gjælder efter Rettens Opfatning Tvisten angaaende Hovedcitantskabets Krav paa Erstatning for ydet Bistand ved Udlosningen m. V., hvilket Tvistpunkt Hovedcitantskabet ligeledes finder at ligge udenfor Certepartiets Post 18. Ogsaa denne Tvist maa siges at være opstaaet ved Udførelsen af Certepartiet."

Det kan ikke antages at have været Parternes Mening, ligesom det jo ogsaa vilde være i høi Grad urimeligt, at dette i den nøieste Forbindelse med Spørgsmaalet om Beregningen af Overliggedagspenge staaende Stridspunkt, skulde indbringes for en særskilt Domstol.

Hovedcitantskabet hævder yderligere, at Voldgiftsretten har tilsidesat Sagens Bevisligheder, særlig forsaavidt angaar det norske Sjøretsskjøn og de sagkyndige Erklæringer, der er tilblevne efter Undersøgelser paa Stedet, og at Voldgiftskjendelsen i og for sig savner indre Mening og Sammenhæng, hvilket alt udførligt er søgt paavist. Enhver af disse Omstændigheder maa efter Hovedcitantskabets Mening lede til, at Voldgiftskjendelsen ansees ugyldig. Man skal med Hensyn hertil bemærke, at ligesom Voldgiftsrettens Kjendelse ikke er ledsaget af Præmisser, — hvorpaa formentlig intet er at sige, — saaledes foreligger heller for nærværende Ret Parternes Realitetsprocedure for Voldgiftsretten forelagte. Det er saaledes ikke muligt for Sjøretten at danne sig nogen Mening om, hvorvidt der af Voldgiftsretten ved Bedømmelsen af de norske Bevisligheder eller overhovedet ved Sagens Paakjendelse er udvist noget Forhold, som skulde kunne bevirke Omstødelse af Voldgiftskjendelsen. Sjøretten kjender under de forhaandenværende Omstændigheder ikke det hele Grundlag for Voldgiftsafgjørelsen og er ude af Stand til at bedømme Beskaffenheden af de Grunde, som for Voldgiftsretten maatte have fremstillet sig som afgjørende.

Forsaavidt Hovedcitantskabet sluttelig har paastaaet Voldgiftsafgjørelsen sat ud af Betragtning ogsaa paa Grundlag af, at „Rederiet har fremstillet et urigtigt Faktum for Voldgiftsretten", ligesom „Kapteinen retsstridigt har undertegnet et urigtigt Konnossement", bemærkes under Henvisning til Parternes Procedure angaaende disse Punktęr, at man ikke kan finde Bevis ført for noget Forhold fra Rederiets eller Kapteinens Side, der skulde kunne medføre Voldgiftskjendelsens Omstødelse paa det sidst anførte Grundlag. Oplysningerne er ogsaa i heromhandlede Henseende uklare og der maatte,

forat Sjøretten skulde kunne opgjøre sig nogen Mening angaaende disse Punkter ialfald tilveiebringes udtømmende Forklaring om i hvilken Skikkelse Sagen har foreligget Voldgiftsretten.

Idet Hovedcitantskabet efter det Anførte ingenlunde har fyldestgjort den strenge Bevisbyrde, der paahviler det, naar det vil søge Voldgiftskjendelsen rokket af de ovennævnte Grund, maa Voldgiftsafgjørelsen betragtes som bindende for Hovedcitantskabet. Heraf følger, at der bliver at tilkjende Kontracitantskabet hos Hovedcitantskabet de paasøgte Kr. 23,198.53 tilligemed 4 % Renter fra 1ste Februar 1900, indtil Betaling sker, med Ret for Kontracitantskabet til herfor at holde sig til det deponerede Beløb, idet Arrestforretningen for nævnte Fordrings Vedkommende ophæves. Forsaavidt angaar det Overskydende af den deponerede Sum, bliver derimod Arrestforretningen at stadfæste og Hovedcitantskabet at kjende berettiget til Beløbet.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Førstvoterende bemærker, at han paa Grund af den store Arbeidsmængde ikke tidligere har seet sig istand til at expedere Sagen, som han modtog 13de September.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 18. **Kungl. Maj.ts Dom:** Grosshandlaren Christian Röhss mot Uddevalla Bogserings- och Transportaktiebolag. — 19. **Kungl. Maj.ts Dom:** Ångfartygsaktiebolaget Finska Lloyd mot J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag. — 20. **Norges Høiesteret:** Lie & Røer mot Dampskibet „Union"s Rederi. — 21. **Norges Høiesteret:** Aktieselskabet „Petroleums- og Maskinolieraffineriet" mod Dampskibet „Circassion Prince's" Rederi.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 7	Aargang IV	1903

22.

Norges Høiesteret, den 25de Marts 1903.

Dampskibet „Ella"s Rederi
(Adv. Johan Bredal)

mod

Dampskibet „Olaf Kyrre"s Rederi.
(Adv. H. J. Rønneberg.)

Paa Reise fra North Sydney i Ballast mister Dampskibet „Ella" af Kristiania Propellen og søger for Seil ind til Cape Bretons Kyst; da man tik Øen Scatari isigte sendes en Baad iland med 5 Mand, men den kæntrer i Brændingen og kun en Mand reddes. Imidlertid kommer Dampskibet „Olaf Kyrre" af Bergen til og tager „Ella" paa Slæb, og bringer det ind til Sidney. Sjøretten fastsætter Bjergelønnen til 25,000 Kroner, men den nedsættes af Høiesteret til 20,000 Kroner. „Ella"s Assurancesum var 355,000 Kroner.

Assessor *Motzfeldt:* Ved Bergens Sjørets Dom af 2den August 1902 blev Dampskibet „Ella"s Rederi tilpligtet at betale Dampskibet „Olaf Kyrre"s Rederi i Bjergeløn for Bjergning den 10de og 11te December 1901 af Dampskibet „Ella" 25,000 Kroner med 4 pCt. Rente fra 13de Marts 1902 samt derhos ilagt Processens Omkostninger med 200 Kroner.

Denne Dom er af „Ella"s Rederi indbragt for Høiesteret, hvor Rederiet har nedlagt saadan Paastand:

Principalt: At Sjørettens Dom ophæves, og at Indstævnte, Dampskibet „Olaf Kyrre"s Rederi, hos Appellanten, Dampskibet „Ella"s Rederi, tilkjendes Godtgjørelse efter Sjørettens Skjøn for den under Sagen omhandlede Slæbningsassistance.

Subsidiært: At den Indstævnte af Sjøretten tilkjendte Bjergeløn betydelig nedsættes, og at de tilkjendte Sagsomkostninger ophæves.

Dampskibet „Olaf Kyrre"s Rederi har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet.

Begge Parter har derhos paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sjørettens Dom.

Jeg er enig med Sjøretten deri, at her foreligger et Bjergningstilfælde. Men jeg finder, at den af Sjøretten fastsatte Bjergeløn er for høi. Det er en ganske kort Strækning, hvorpaa Slæbningen er foregaaet. Ved Slæbningen er der for „Olaf Kyrre" forvoldt et ringe Tidstab, af Sjøretten ansat til 15 à 16 Timer. Der er ikke tilføiet „Olaf Kyrre" nogensomhelst Skade under Slæbningen, og der er heller ikke derved paaført Fartøiet Extraudgifter undtagen maaske noget forøget Kulforbrug. Ved Bjergningen har der heller ikke været Anvendelse for nogen særegen Kyndighed. Og „Olaf Kyrre" har heller ikke været udsat for nogen anden Fare end den, der altid for et større Dampskib vil være forbundet med Slæbning selv i godt Veir. Under disse Omstændigheder finder jeg, at Bjergelønnen ikke kan sættes til et høiere Beløb end 20,000 Kroner.

Processens Omkostninger finder jeg Grund til at ophæve saavel for Sjøretten som for Høiesteret. Jeg er nemlig ikke enig med Sjøretten deri, at „Ella"s Rederi paa Grund af sin for Sjøretten nedlagte Paastand skulde være nødt til at betale Omkostningerne ved nævnte Ret.

Konklusion:

Dampskibet „Ella"s Rederi bør til Dampskibet „Olaf Kyrre"s Rederi betale i Bjergeløn 20,000 — tyve Tusinde Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 13de Marts 1902, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Birkeland:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Thoresen*, de extraordn. Assessorer, Exped.sekr. *Bull* og Adv. *Mejdell*, Assessorerne *Stang* og *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overenstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Paa Reise fra Lewisport til North Sidney i Ballast mistede Dampskibet „Ella" af Kristiania den 8de December 1901 Kl. 9 Form. Propellen, idet Propelaxlen blev brukket. Ifølge Skibets Journal blev der strax oprigget Skværseil for og agter af Solseilene, saaledes at man fik Styring paa Skibet. Kursen blev sat Vest for at gjøre Land paa Cape Breton. Vinden var ONO. afvexlende frisk og flau, Farten gjennemsnitlig 3 à 4 Knob. Da man ved Middagstid den følgende Dag havde faaet Øen Scatari isigte, gik ifølge Beslutning i Skibsraad, Styrmanden med 3 Matroser og en Fyrbøder i Baad for at forsøge at tilkalde Assistance. Om Eftermiddagen samme Dag sprang Vinden om til SSV. Kl. 9.15 om Aftenen ankredes op med begge Ankere, da Skibet ikke kunde ligge op Mira Bay. Der var da flau Bris af SV. Scatari Fyr havdes i N.t.V $^1/_2$V. Thul Islands Fyr havdes i NV.t.N.$^1/_2$N. Kl. 7 Morgen den følgende Dag kom Folk fra Scatari med den Besked, at den Baad, som blev afsendt fra Skibet, kantrede i Brændingen Kl. 6 den foregaaende Dags Efterm., og kun en Matros var reddet. Der afsendtes nu Express med Folk fra Land til Louisburg for at rapportere Skibets Tilstand og Beliggenhed. Imidlertid kom Kl. 11.40 Form. Dampskibet „Olaf Kyrre" af Bergen, som med en Ladning Høtaller bestemt for Sydafrika var paa Veien fra St. John N B. til N. Sidney for at kulle, langs Siden og paatog sig at slæbe „Ella" ned til Sidney under Forudsætning af, at Udgifterne skulde afgjøres ved Sjøretten i Norge. En Staalkabel fra „Olaf Kyrre" og en 6 Toms Manilla fra „Ella" blev udfiret som Slæber; men Manillaen brækkede, da man var kommen tværs af Flint Island, saa ny Slæber fra „Olaf Kyrre" maatte sendes ombord. Da der Kl. 5 Eftermiddag blev tyk Taage med Kuling af SSV. og Regntykke, ankrede begge Skibe op hver for sig 2' udenfor Flat Point. Den følgende Morgen fortsattes med Lods Slæbningen ind til Sidney, hvor der ankredes paa Reden Kl. 9 Form.

I Anledning af denne Affære paastaar under nærværende Sag Citantskabet „Olaf Kyrre"s Rederi Indstævnte, „Ella"s Rederi tilpligtet at betale en passende Bjergeløn med Renter og Sagsomkostninger, medens Indstævnte paastaar, at Sjøretten ved Skjøn fastsætter den Citantskabet tilkommende Godtgjørelse for Assistance.

Citantskabet har ladet afhøre 4 Vidner, der ved Anledningen var henholdsvis 2den Styrmand, Tømmermand, Baadsmand og Letmatros ombord i „Olaf Kyrre". Disses samstemmige Forklaringer gaar ud paa følgende: „Ella" var i en farefuld Stilling dengang „Olaf Kyrre" kom til og trængte øieblikkelig Hjælp. Skibet havde ogsaa Nødsignaler oppe. Der blæste vistnok kun

ganske ubetydeligt om Formiddagen, men ved 6 Tiden om Eftm. blæste der op en stiv Kuling af SSV. og det er Vidnernes Mening, at „Ella" under den voxende Sjø ikke vilde have kunnet blive liggende. Man havde vistnok rigget op, hvad man kunde med Presenninger og andet, som de havde hjulpet sig til at komme under Kysten med; men denne Seilføring kunde ikke tjene til andet end at seile ret under Vinden, ikke derimod til at styre for Bidevind. Det var efter Vidnernes Mening ganske umuligt for „Ella" at komme i Havn ved egen Hjælp. Tre af Vidnerne tilføier, at ogsaa Strømsætningen vilde have hindret dette. Af „Ella"s Dæksmandskab var kun Kapteinen, 2den Styrmand og en Gut tilbage, hvilket ikke kunde ansees for en tilstrækkelig Besætning. Farvandet er farligt, mindste Vind reiser op en forfærdelig Sjø, idet hele Atlanterhavet staar paa. Der sætter til speciel høi Sjø udfor den Pynt, hvor „Ella" laa. Kun ca. 2 Kvartmil af Skibet var Brændingerne. Det vilde efter Vidnernes Mening have været en vanskelig Sag at komme i Forbindelse med „Ella" senere, efter Stormens Udbrud. Farvandet er ikke meget trafikeret paa denne Aarstid. Der skulde vistnok gaa en Dampbaad ud fra Sidney om Aftenen, men i det da herskende Tykke og Mørke vilde denne efter Vidnernes Mening have maattet holde saa langt fra Pynten, at den umulig kunde være bleven opmærksom paa „Ella". I de to Dage „Olaf Kyrre" laa i N. Sidney blæste der en hel Kuling — 1 Vidne Styrmanden kalder det en Storm — saaledes at der maatte føres ud en extra Trosse for at holde Skibet ind til Kaien.

Støttet til disse Vidneforklaringer og det iøvrigt oplyste anser Citantskabet det for uomdisputerligt, at den „Ella" ydede Assistance maa betragtes som Bjergning i Sjøfartslovens Forstand. Det er, siger Citantskabet, ikke vanskeligt at tænke sig, hvad „Ella"s Skjæbne vilde være bleven, om den var bleven liggende hjælpeløs udenfor Scatari Islands Kyster med hele Atlanterhavet væltende indover. Selv om der samme Dag var kommen Damper til Assistance vilde neppe noget have kunnet udrettes, idet man i det svære Hav umulig kunde faa Forbindelse med „Ella" og faa den bugseret til et mindre udsat Sted. „Olaf Kyrre" har altsaa hjulpet „Ella" ud af en Nødstilstand, af hvilken den ikke ved egne Hjælpemidler kunde komme, og derved bjerget den fra Stranding og mulig total Ødelæggelse.

Indstævnte gjør derimod gjældende, at den ydede Hjælp maa betragtes som ordinær Slæbningsassistance og ikke som Bjergning. Hvad der foreligger er en Slæbning paa 6 à 8 norske Sjømil under de gunstigste Omstændigheder af et Fartøi, som allerede stod i telegrafisk Rapport med de omliggende Steder, hvorfra rigelig Hjælp kunde erholdes. Der var selv efter Uheldet med Baaden tilstrækkeligt Mandskab ombord for Seilføringen, idet hele Maskinbesætningen, 8 Mand, var ledig, foruden at der var Folkehjælp at faa paa Stedet, idet der var kommet Folk ombord fra Land. Fra Louisburg vilde en Slæbebaad behøve 3 á 4 Timer for at naa op. „Ella"s første saavelsom anden Ankerplads var beskyttet mod vestlige og sydlige Vinde og andre Vinde blæste der ikke hverken Slæbningsdagen eller de nærmest paafølgende Dage. Havde Vinden slaaet om, kunde Skibet selv ligge op Mira Bay. Polarstrømmen, der kommer rundt New Foundland og netop ved Cape Breton sætter under Land, var til Hjælp for Skibet. „Olaf Kyrre" har ikke været udsat for nogensomhelst Fare, og den skulde alligevel op til N. Sidney. Skal Tilfældet mod Formodning ansees som Bjergning, saa ligger det dog paa

Grændsen af simpel Assistance, og Bjergelønnen faar rette sig derefter. Indstævnte paaberaaber derhos de tre Kontravidners Prov i Forbindelse med „Ella"s Journal for Dagene efter Indkomsten som Bevis for, at Hovedvidnernes Forklaring om den to Dages Kuling eller Storm ikke er rigtig. Retten kan imidlertid ikke finde, at hverken Kontravidnernes Prov eller Journalen beviser noget i saa Henseende.

Retten finder at maatte give Citantskabet Medhold i dets Opfatning af af den ydede Assistances Karakter. „Ella" havde vistnok i 2 Dage efter Tabet af Propellen avanceret langsomt ved Hjælp af de opriggede Seil; men ved den anden Dags Aften maatte Skibet ankre op, da det ikke kunde ligge op Mira Bay. Besætningen var da ved Livbaadens Forlis stærkt reduceret. Ankerpladsen var meget udsat, jfr. Hovedvidnernes Prov. Ved disse maa det ogsaa ansees at være paa det rene, at der om Eftermiddagen samme Dag som Slæbningen begyndte, blæste op en stærk Kuling fra Sydvest, hvorunder „Ella" neppe kunde være bleven liggende, hvorved dets Stilling formentlig vilde være bleven særdeles prekær. Med denne Vindretning vilde det ikke kunne være kommet under Land, og efter Kartets Udseende kan det iøvrigt heller ikke antages, at Mira Bay, som Indstævnte paastaar, var en brugbar Nødhavn. Der var ingen Udsigt til, at der skulde komme flere Dampskibe forbi Ankerpladsen, da Farvandet paa denne Aarstid var lidet trafikeret. „Ella" havde vistnok sat sig i Forbindelse med Land og sendt Bud efter Slæbebaad fra Louisburg, man der er intet godtgjort om, at der var nogen Slæbebaad disponibel, og under alle Omstændigheder maa der antages at ville være medgaaet flere Timer, før den var naaet op til Ankerpladsen, saa det var uvist om den vilde være kommet frem før Stormen brød løs. At „Ella" selv opfattede Stillingen som farlig synes at fremgaa af, at Skibet havde heist Nødsignaler og efter hvad der er anført i „Olaf Kyrre"s Journal blæst gjentagne Gange i Fløiten for at vække dette Skibs Opmærksomhed. Under disse Omstændigheder maa „Ella" formentlig ansees for at have været i Nødstilstand og „Olaf Kyrre"s Assistance derfor betragtes som Bjergning i Sjøfartslovens Forstand.

Ved Fastsættelsen af Bjergelønnen kommer i Betragtning, at om Indbugseringen ikke egentlig kan antages at have medført nogen direkte Fare for „Olaf Kyrre", saa medfører det dog aldeles ikke saa liden Resiko for et større Skib at slæbe et andet, specielt paa en saa ugunstig Aarstid og paa en veirhaard Kyst. Opankringen udenfor Flat Point var formentlig heller ikke uden Betænkelighed. „Olaf Kyrre" kom ikke ud af sin Kurs, men blev alene udsat for en Forsinkelse, der antagelig androg til 15 à 16 Timer. Skibet var timechartéred. Bjergningen blev ikke lettet ved „Ella"s egne Hjælpemidler, idet en Trosse, som „Ella" fra først af havde stillet til Disposition, sprang, hvorhos Ombordbringelsen af Slæber fra „Olaf Kyrre" blev besørget ved dette Skibs egne Folk og Baade. „Ella"s Assurancesum var efter hvad der opgives 355,000 Kroner, „Olaf Kyrre"s Taxtværdi 478,000 Kroner og Fragten ca. 70,000 Kroner, dets Ladning anslaar Citantskabet til ca. 10,000 Pund Sterling. I Betragtning af disse Omstændigheder finder Retten en Bjergeløn af 25,000 Kroner passende.

Da Citantskabet har paastaaet sig tilkjendt Sagsomkostninger og Indstævnte ikke har protesteret herimod, bliver Omkostningerne at tilkjende Citantskabet.

23.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 11te Marts 1903.

Styrmand Carsten Henrichsen
(Overretssagf. Welding)

mod

Dampskibsselskabet „Urania".
(Højesteretssagf. Arntzen.)

En Skibsfører maa paa Grund af Sygdom efterlades i Havn, som Skibet anløber paa Reisen, og hans Tjenesteforhold til nævnte Skib ophører dermed. Første Styrmand ansættes derpaa midlertidig som Fører overensstemmende med *Sølovens § 30*, indtil en anden Fører sendes ombord. Styrmanden beregner sig uden Indsigelse fra Rederiet for den Tid han fungerede som Fører Kapteinens Hyre og sagsøger senere Rederiet til Betaling af den Kaplak. som vilde være tilkommet den fratraadte Fører, om han var forblevet i sin Tjeneste under hele Reisen. Retten anser Styrmanden berettiget til Kaplaken i Medfør af *Sølovens § 68*, men finder samtidig, at der ikke i *Sølovens § 79* eller noget andet Sted findes Hjemmel for Styrmanden til under saadanne Forhold at beregne sig Kapteinens Hyre, hvorfor Retten fratrækker i Kaplaken, hvad Styrmanden havde oppebaaret for meget i Hyre.

Damperen „Polarstjernen", tilhørende Dampskibsselskabet „Urania" hersteds og ført af Kaptajn Callesen, afgik, efter sidst i Aaret 1900 at være sejlet fra New York til Japan, atter i Januar 1901 derfra med en der og i et Par kinesiske Østkysthavne indtagen, nogenlunde fuld Ladning, der dog skulde suppleres endnu noget i Singapore, hvorfra Skibet saa gennem Suezkanalen paany skulde begive sig til New York. Strax efter at Skibet i Begyndelsen af Rejsen havde forladt Shanghai, som det havde anløbet, blev Kaptajnen syg — efter hvad der foreligger af Lungebetændelse —, og blev han derfor efter tilkaldt Læges Raad, da Skibet var kommet til Hongkong, hvor det indtog Bunkerkul, indlagt paa Hospital dersteds den 6te Februar 1901, medens Skibet sejlede videre den 7de Februar, ført af den hidtilværende 1ste Styrmand ombord Carsten Henrichsen, der overtog Kommandoen efter Aftale med Kaptajn Callesen, og Raadslagning med den danske Konsul dersteds, som gav Paategning i saa Henseende paa Skibspapirerne (jfr. Sølovens § 30), hvorom der samme Dag blev telegraferet til Rhederiet, hvis nærmere Bestemmelse man derimod ikke mente at kunne afvente. Styrmand Henrichsen førte derpaa Skibet ad den angivne Rute, saaledes

at han indsendte Indberetninger til Rhederiet fra Singapore og Port Said (denne sidste den 11te Marts, ledsaget af Maanedsregnskab for Februar), og han ankom den 16de April med Skibet til New York, hvor han strax afleverede Skibet til en af Rhederiet herfra udsendt anden Kaptajn, saaledes at han samtidig indsendte Slutningsindberetning og Maanedsregnskab for Marts og for den 1ste Halvdel af April. Den nævnte Kaptajn førte derpaa Skibet videre til Florida og tilbage til New York, saaledes at Styrmand Henrichsen forblev ombord saa længe, men derpaa lod sig afmønstre og forlod Selskabets Tjeneste, idet han formentlig samtidig tog Bopæl i New York, hvorfra han senere har sejlet. Kaptajn Callesen havde derimod, efter at være bleven rask igjen (— „naar" er ikke opgivet —) faaet et andet af Selskabet „Urania"s Skibe at føre.

I de af Styrmand Henrichsen hjemsendte, ovennævnte 3 Regnskaber havde han, hvis Hyre som saadan da udgjorde 149 Kr. 50 Øre maanedlig, medens Kaptajn Callesens Hyre da var 250 Kr. maanedlig, for Tiden fra 6te Februar til 15de April 1901 beregnet sig og hævet Hyre svarende til dette sidste maanedlige Beløb, ɔ: ialt 231 Kr. 05 Øre mere, end der tilkom ham som Styrmand, hvad Rhederiet ikke rejste nogen Indsigelse imod. Der tilkom imidlertid Kaptajnen paa „Polarstjernen" en vis Kaplak, der dog først opgjordes og udbetaltes senere, og, da Styrmand Henrichsen mente sig berettiget til ogsaa at faa saa stor en Del af samme, som svarede forholdsvis til den Tid, hvori Kaptajn Callesen ikke havde været ombord, tilskrev han i Marts Maaned 1902 Rhederiet derom, men, da dette efter at have søgt Oplysning om, hvad der i saa Henseende af andre her antages for at være Skik og Brug mente, at hans Krav derpaa ikke var berettiget, udbetalte de i Sommeren 1902 Kaplaken for hele Tiden fra „Polarstjernen"s Afgang fra Japan til dets Ankomst til New York den 15de April 1901 til Kaptajn Callesen (— Kaplaken efter det Tidspunkt tilskreves derimod den Kaptajn, som da kom ombord —), hvad Styrmand Henrichsen dog først, efter i September 1902 at have mindet om Svar, fik meddelt ved Brev af 3die Oktober 1902 fra Rhederiet, der vil være gaaet ud fra, at Kaptajn Callesen havde underrettet ham derom.

Styrmand Carsten Henrichsen lod derpaa den 3die December 1902 nærværende Sag paastævne, hvorunder han han har paastaaet det ovennævnte Dampskibsselskab „Urania" ved dets korresponderende Rheder: Grosserer Alfred Christensen tilpligtet at

betale ham 713 Kr. 49 Øre som hans Del af den omtalte Kaplak med Renter deraf 5 % aarlig fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have derimod uden at bestride, at det Beløb, der vilde tilkomme Sagsøgeren i Kaplak fra den omtalte Rejse, hvis han havde Krav derpaa, i og for sig netop vilde udgøre det paastævnte Beløb, paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de, samtidig med at anføre, at det kun var for at vise sig imødekommende, at de havde ladet Sagsøgeren godskrive sig Kaptajnshyre i den Tid, hvori han førte Skibet, uden at erkende ham berettiget dertil, have hævdet, at han ikke var berettiget til nogen Del af Kaplaken, som de derimod havde betalt helt til Kaptajn Callesen som formentlig berettiget dertil, men saaledes at de dog maa antages at være gaaede ud fra, at denne vilde have at refundere det paastævnte Beløb, hvis det maatte blive Sagsøgeren tilkendt.

At Styrmand Henrichsen ikke, da han fratraadte, ses at have taget noget Forbehold om Andel i Kaplaken, bliver efter de Indstævntes Optræden og Proceduren i alt Fald uden al Betydning.

Efter det under Sagen fremkomne maa det antages, at der ikke har foreligget nogensomhelst skriftlig Overenskomst enten om Hyren eller om Kaplak saa lidt for „Polarstjernen"s som for Selskabet „Urania"s andre Skibes Vedkommende. Det maa derhos anses for givet, at der ikke bestod noget nærmere Forhold mellem Beregningen af Kaptajnens Hyre, der, som anført, udgjorde et bestemt Beløb maanedlig (uden at det er oplyst, om dens Størrelse ene var fastsat under Hensyn til Skibets Størrelse eller tillige under Hensyn til Kaptajnens Tjenestetid og Alder, og om der iøvrigt var sikret ham andre Vilkaar end de ved Søloven fastsatte), og Beregningen af Kaplaken, der efter det fremkomne for Selskabet „Urania"s Vedkommende udgjorde 3 % af det paagældende Skibs Nettofragt.

Medens det nu, efter hvad der foreligger, maa anses for givet, at Kaptajn Callesens Tjenesteforhold til Skibets Rhederi ikke ophørte paa Grund af hans oven omtalte Sygdom, idet han ikke blev afskediget af samme, jfr. Sølovens § 64, hvad enten dette nu maatte have været begrundet i ham særlig sikrede Vilkaar eller i Rhederiets egen Villiesbestemmelse, findes omvendt hans Tjenesteforhold til Skibet „Polarstjernen" at maatte siges at være ganske ophørt med, at han blev tilbage i Hongkong den 6te Februar 1901, og, medens hans Krav paa Andel i den om-

handlede Kaplak som Følge deraf ifølge Sølovens § 68 maatte ophøre fra det nævnte Tidspunkt, findes derhos den nævnte § 68 at maatte forstaas saaledes, at den øvrige Del af Kaplaken indtil Skibets Ankomst til New York den 16de April 1901 tilkom Sagsøgeren som Skibets Fører i den Tid. Omvendt findes Sagsøgeren ikke i Henhold til nogen Bestemmelse i Søloven, jfr. dens § 79, at have været berettiget til, som sket, at beregne sig Hyre for den Tid af den Kaptajnen tilsagte Størrelse eller overhovedet højere end ellers, og vel gjorde Rhederiet nu, som anført, ingen Indsigelse derimod, men da dette maa antages at have staaet i nøjeste Forbindelse med, at Rhederiet mente ham uberettiget til Andel i Kaplaken, findes det af Sagsøgeren, som omtalt, ud over hans egen Hyre hævede Beløb af 231 Kr. 05 Øre, uanset at der ikke er nedlagt nogen udtrykkelig subsidiær Paastand derom, at burde fradrages i de paastaaede 713 Kr. 49 Øre.

Der vil saaledes blive at tilkende Sagsøgeren 482 Kr. 44 Øre med Renter, medens Sagens Omkostninger findes at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Dampskibsselskabet „Urania" bør til Sagsøgeren: Styrmand Carsten Henrichsen betale 482 Kr. 44 Øre med Renter deraf 5 % aarlig fra den 3die December 1902, til Betaling sker, inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Sagens Omkostninger hæves.

24.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 25de Marts 1903.

Overretssagfører V. S. Salomonsen

mod

Skibskaptajn Lars Christensen.
(Overretssagfører Tegner).

En Skibsfører undlader at indføre i Journalen, at hans Skib har stødt paa Grund (jfr. *Sølovens § 37*) og undlader at foranledige Besigtelse af Skibets Bund, inden han gaar tilsøs med det igjen; herfor dømmes han i Medfør af *den danske Sølovs § 287 og Analogien af samme Lovs § 292* en Bøde af 100 Kroner.

Da den det forenede Dampskibsselskab tilhørende Skruedamper „Perm" den 1ste Maj 1902 efter Ankomst til London var gaaet i Dok der for at blive underkastet sædvanligt Eftersyn, opdagedes det, at dens Agterstævn var knækket og ved selve Bruddet drejet over mod Bagbordsside. Ved at indberette derom til Rhederiet meddelte Skibets daværende Fører, som da kun havde været ombord i nogle Maaneder, at, ligesom der ikke i den Tid var passeret nogetsomhelst, der kunde have foraarsaget Bruddet, saaledes gjorde dette ogsaa Indtryk af at være noget ældre, og i de følgende Dage sendte han yderligere Indberetninger, der gik ud paa, at det var blevet ham meddelt, at Skibet skulde have tørnet Grunden ved Skagen den 29de November 1901, og at det omtalte Brud antoges at hidrøre derfra.

Der blev derpaa i den Anledning foretaget forskellige Afhøringer her ved Retten, og blev der dernæst paa Grundlag af disse af Politidirektøren dekreteret Sagsanlæg mod den tidligere Fører af „Perm": Skibskaptajn Lars Christensen for Overtrædelse af Sølovens §§ 287, 288 og 292, hvorfor den beskikkede Aktor: Overretssagfører V. S. Salomonsen har paastaaet ham draget til Ansvar i Henhold dertil og paalagt Sagens Omkostninger, medens den for ham beskikkede Defensor: Overretssagfører Tegner, har paastaaet ham frifunden, ogsaa for Omkostninger; begge Sagførere have fordret sig tilkendt Salær.

Kaptajn Lars Christensen, der er over 68 Aar gammel, og som i en Række af 9 à 10 Aar havde ført „Perm", var endnu ombord som Skibets Fører, da det, kommende vestfra, den 29de

November 1901 passerede Skagen, hvorefter det indkom hertil den følgende Dag. Den 1ste December fik han, da han ikke var rask, Orlov i 2 Maaneder, og tog han derpaa sin Afsked og fik ikke mere at gøre med „Perm".

Ifølge Skibets Journal passerede „Perm", der gik med en Fart af ca. 8 Knob, den 29de November 1901 Kl. 5.25 Eftermiddag Høien i en Afstand af 2 Kvartmil (ifølge foretagen Pejling); Vinden var da nordlig Styrke 1, og det var overtrukket. Kursen var retvisende N. 71 ° Ø. Kl. 6.10 Eftermiddag — Vinden blev fra da af SV. med Styrke 2 (Søen 1) og Snebyger — rundedes Skagen tæt om, idet „Perm" gik inden om Fyrskibet, og ændredes Kursen derpaa til S. 38 ° Ø. retvisende, hvilken holdtes, til Skibet Kl. 9.5 Aften passerede Trindelens Fyrskib. Andet og mere findes derimod ikke anført i de to ombord værende Journaler for det nævnte Tidsrum.

Det er givet, at 2den Styrmand havde Vagt paa Broen fra Kl. 1 til 7 Eftermiddag, hvor ligeledes Kaptajnen da befandt sig foruden Rorgængeren, og at 1ste Styrmand, som da var til Køjs, overtog Vagten Kl. 7.

2den Styrmand H. Johansen har under de foretagne Afhøringer forklaret, at Skibet Klokken lidt over 6 befandt sig mellem Skagens Fyrskib og Skagens faste Fyr, vistnok lidt N. for en Linie mellem disse (Kostene i Nærheden var ikke at se), fik han det Indtryk, at Skibet var for nær ved Land, og rettede derfor et Spørgsmaal derom til Kaptajnen, som dertil ytrede: „Har De før været inden for Fyrskibet?", hvortil han svarede: „Ja, men aldrig saa nær." Kaptajnen sagde saa til ham om at gaa ned og se efter i Journalen, hvilken Kurs der tidligere var styret fra Fyrskibet, hvad han gjorde, og kun et Øieblik efter, medens han endnu var nede, mærkede han, at Skibet stødte, og mærkede paany et Stød, medens han løb op igen paa Broen, hvor han da saa Kaptajnen i Færd med at hjælpe Rorgængeren med at lægge Roret Styrbord, og kom Kaptajnen da med en Ytring om, at Skibet ikke vilde styre. 2den Styrmand, der saa ytrede: „Vi er jo inde paa Grunden", slog derpaa med Samtykke af Kaptajnen fuld Kraft bak paa Telegrafen, og blev der saa bakket, dog kun kort, uden at Skibet mistede meget af Farten, hvorpaa det atter gik frem med fuld Kraft. Han spurgte strax efter Kaptajnen, om han skulde skrive noget derom i Journalen, hvortil denne svarede: Nej, at det ikke behøvedes, da Skibet ikke var tørnet haardt.

Matros Jansson, som stod til Rors den omtalte Aften fra Kl. 6 til 7, har udsagt, at han bemærkede, at „Perm", der holdt inden om Fyrskibet, kom tæt ind imod Land, uden at han dog kunde sige hvor tæt, og at han, da „Perm" var omtrent tværs af Fyrskibet, havde mærket en gentagen Rysten i det som om det rørte Grunden, at Kaptajnen saa først havde beordret at dreje Styrbord over, men derefter at dreje til Bagbord, hvorved Kaptajnen, da det faldt ham vanskeligt at faa Rattet drejet — hvad der ofte var Tilfældet, men særlig dengang, idet Skibet efter hans Mening et Øieblik tabte Styret — selv hjalp med, og kom Skibet derved til ialt at dreje et Par Streger til Bagbord. 2den Styrmand, som forinden var gaaet bort et Øjeblik, uden at han vidste hvorhen, men kommen tilbage, slog paa Maskintelegrafen, og mærkede han derpaa, at Skibet bakkede mulig et Par Minutter, inden det atter gik frem. Hvad der maatte være blevet talt mellem Kaptajnen og Styrmanden, der stode nogle Alen borte, havde han ikke hørt.

1ste og 3die Maskinmester Fredriksen og Knudsen, der begge havde Vagt i Maskinen, mærkede efter deres Forklaringer strax efter Kl. 6 Eftermiddag to haarde Stød (1ste Mester maaske dog kun ét), og blev der derpaa efter Ordre bakket en ganske kort Tid. Hovmesteren Andersen, der ved det Tidspunkt havde været agterude i sit Opbevaringsrum, havde ligeledes efter sin Forklaring der mærket to haarde Stød, hvorved et Par Glas faldt ned og gik itu, og at der derpaa blev bakket lidt.

1ste Styrmand Rasmussen, der paa den Tid havde været til Køjs og sovet og intet mærket, har endelig forklaret, at, da han lige før han skulde paa Vagt Kl. 7 var i Messen og spiste noget, hørte han én, uden at han kan sige hvem, sige noget om, at Skibet havde tørnet Grunden, og at Kaptajnen, da han saa kom op paa Broen (2den Styrmand gik samtidig ned) sagde til ham: „2den Styrmand siger, at vi har tørnet Grunden, men det er noget Snak", hvortil han vistnok svarede: „Det er der ogsaa andre, der siger," uden at der saa blev talt videre derom.

Kaptajn Christensen, der havde paahørt de forskellige Forklaringer, har selv kun forklaret, at han ikke havde mærket, at „Perm" ved den omtalte Lejlighed tørnede Grunden, at han vel havde udtalt sig til 1ste Styrmand, da denne den paagældende Aften overtog Vagten, som af denne udsagt, og at det var rigtigt nok, at 2den Styrmand under sin Vagt havde sagt til ham, at Skibet var inde paa Grunden, og at han, der blev

betuttet derved, saa havde givet denne Ordre til at telegrafere bak til Maskinen, og at der saa var blevet bakket vel en Minuts Tid, samt at han, der beordrede Styrbords Ror, selv hjalp Rorgængeren lidt med Rattet, hvad han dog ikke gjorde, fordi han mente, at Skibet var tørnet, hvad han ikke troede, eller havde mistet Styret, men kun fordi Rattet ofte var svært at dreje. Hvad der iøvrigt da maatte blevet ytret, særlig af 2den Styrmand, kunde han derimod saa længe efter ikke huske, heller ikke at denne havde spurgt, om der skulde indføres noget i Journalen, om Tørning af Grunden. Han turde vel ikke benægte dette, men han havde i alt Fald ikke svaret paa et Spørgsmaal som det sidstnævnte som af 2den Styrmand anført, men snarest slet ikke.

Ved det fremkomne maa Retten nu anse det for godtgjort, at Dampskibet „Perm" tørnede Grunden den 29de November 1901 ved Skagen, og, da der intet har kunnet oplyses om, at „Perm" ved nogen anden Lejlighed og særlig efter den Tid havde faaet det Brud af sammes Agterstævn, som forefandtes ved Undersøgelsen den 1ste Maj 1902, er det i Virkeligheden sandsynligt, at det da opdagede Brud, der i Tilfælde af, at Skibet i Mellemtiden havde faaet haardt Vejr, kunde have blevet i høj Grad faretruende, hidrørte fra det den 29de November 1901 passerede, men dette sidste kan dog ikke anses for bevist. Der maa følgelig ved Sagens Paadømmelse ses bort fra den nævnte Skade, og der findes derhos som Følge deraf heller ikke at kunne paalægges Skibets Fører Ansvar efter Sølovens § 288, jfr. § 40, jfr. Lov af 12te April 1892 § 9. Men, ligesom Kaptajn Christensen maa siges ikke at have efterkommet Sølovens § 37 ved ikke at have ladet noget indføre i Skibsjournalerne om det ovenfor omtalte og derved paadraget sig Ansvar efter Sølovens § 286, saaledes maa han end mere siges at have gjort sig skyldig til Ansvar ved ikke at anmelde noget til Rhederiet derom og ved ikke at foranledige en Undersøgelse af Skibets Bund, inden han fratraadte dets Kommando, hvorved han udsatte det for at komme til at gaa til Søs igen i usødygtig Stand, og han findes derfor at burde anses efter Analogien af Sølovens § 292 med en Bøde til Statskassen af 100 Kr. Han vil derhos have at tilsvare Sagens Omkostninger, derunder Salær til de to Sagførere, hvis Sagførelse har været forsvarlig, med 30 Kroner til hver.

Thi kendes for Ret:

Tiltalte: Skibskaptajn Lars Christensen bør udrede en Bøde til Statskassen af 100 Kr. og betale denne Sags Omkostninger, derunder Salær til Aktor og Defensor: Overretssagførerne V. S. Salomonsen og Tegner med 30 Kr. til hver.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

25.

Norges Høiesteret, den 26de Marts 1903.

T. Gotaas
(Advokat Johnny Ramm)

mod

Dampskibet „Frithjof"s Rederi.
(Adv. Koss).

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 38 (S. 184) optagne Dom omstødes af Høiesteret, som frikjender Indstævnte, idet Høiesteret i Modsætning til Sjøretten finder, at Opholdet ved Losningen skyldtes Streike, med Hensyn hvortil Ansvarsfrihed var forbeholdt i Certepartiet.

Extraordn. Assessor, Adv. *Mejdell:* Angaaende nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Christiania Sjørets Dom af 11te Februar 1901, hvorved saaledes er kjendt for Ret:

„Indstævnte T. Gotaas bør til Citantskabet Dampskibet „Frithjof"s Rederi betale £ 94—9—8½ — niti fire Pund Sterling ni Shillings otte og en halv Pence — enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 15de Juli 1899, til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves."

Af T. Gotaas er Sagen derefter indbragt for Høiesteret, hvor han har nedlagt Paastand om Frifindelse for Indstævnte, Dampsskibet „Frithjof"s Tiltale og Tilkjendelse af Procesomkostninger ved Sjørettten og Høiesteret.

Indstævnte har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig hos Appellanten tilkjendt Sagsomkostninger for Høiesteret.

Jeg antager, at Appellantens Paastand maa tages tilfølge. Som i Sjørettens Dom omhandlet var der af Kristiania Bryggearbeideres Forening besluttet Streik, at regne fra 2den Mai 1899. Dampskibet „Frithjof" ankom hertil den 10de Mai, og Gotaas havde med M. Larsen, om hvem det er oplyst, at han hverken er Medlem af Kristiania Bryggearbeideres- eller Lossearbeideres Forening, oprettet en Kontrakt, hvorefter nævnte Larsen paa nærmere i Kontrakten bestemte Vilkaar forpligter sig „til at besørge trillet og leveret paa Jernbanevogn paa Spor, hvortil der er Adkomst fra Jernbanens Lokomotiver, det Kvantum Kul, som T. Gotaas's Huse maatte faa Leverancen af". Det er oplyst, at M. Larsen med Hensyn til Transporten af det Parti Kul, der for Gotaas's Regning kom med Dampskibet „Frithjof", havde i Kontraktsforholdet medtaget den i Byretsdommen nævnte Bryggeformand Bay som Kompagnon. Det er videre oplyst, at med Bay har Gotaas ikke direkte transigeret, og om Bays Stilling som Medlem af Bestyrelsen af Kristiania Bryggearbeideres Forening var Gotaas ubekjendt. Det er en Feiltagelse, naar det i Byretsdommen heder, at Bay var Formand i denne Forening; han var Medlem af Bestyrelsen. Han erklærer selv, at han paa Forhaand ingen Kundskab havde om, at der skulde besluttes Streik, og efter Sagens Oplysninger finder jeg ingen Grund til, uden at jeg nærmere skal gaa i Detalj, at betvivle Rigtigheden af hans Anførsel. Jeg maa ved de Oplysninger, der er fremkommet ved Høiesteret, i hvilken Henseende jeg særlig skal anføre, at der under 28de April 1902 er optaget et Thingsvidne, anse konstateret, at Bay ingen Del havde i, at Bryggearbeidernes Forening besluttede Streik, og at det tvertimod, efter hvad flere Vidner har forklaret, maa antages, at han var opbragt over Beslutningen og gjorde, hvad han kunde for at hindre dens Vedtagelse. Jeg maa videre anse konstateret, at Beslutningen om Streik blev fattet pludselig, saaledes at den kom ham ganske uventet. Hvorvidt det Arbeide, der omhandles i Kontrakten mellem Gotaas og M. Larsen, har været anseet at ligge ind under Kristiania Bryggearbeidere, derom er Oplysningerne i Sagen, som ogsaa af Sjøretten bemærket, adskillig modstridende. Fra den ene Kant er det blevet gjort gjældende, at dette Arbeide hørte til det Slags, der var Bryggearbeiderne specielt forbeholdt. Fra den anden Side er fremholdt, at der med Hensyn til Udførelsen af det Slags Arbeide var fri Konkurrance. Men det forekommer mig, at det ikke er herpaa, det kommer an. Jeg maa nemlig ved Sagens

Oplysninger anse bragt paa det Rene, at det Paabud af 10de Mai 1899, som — støttet paa de for Lossearbeidernes Forening gjældende Ordensreglers § 3 — blev udstedt af Lossearbeidernes Formand og Sekretær, i det store og hele taget blev respekteret af Lossearbeidernes Forenings Medlemmer, ligesom jeg maa antage, at det havde sine store Vanskeligheder at skaffe Arbeidere fra anden Kant. Jeg kan ikke finde andet, end at Oplysningerne giver et bestemt Indtryk af, at M. Larsen og tillige Bay gjorde, hvad de kunde, for at faa „Frithjof" losset, men at Losningen, som Følge af de Forhold, der var bleven fremkaldt ved Streiken, gik saa traat for sig, at de under Sagen omhandlede Overliggedage paaløb. Er dette Stillingen, indser jeg ikke rettere, end at Certepartiets Forbehold, gjort for Streiker, maa komme til Anvendelse. Jeg kan heller ikke finde, at der er dokumenteret noget, der skulde vise, at der fra Ladningsmodtageren, T. Gotaas's Side, er begaaet nogen Forsømmelighed, bestaaende i ikke itide at underrette Skibets Vedkommende om de Vanskeligheder, Streiken medførte for Losningen, saaledes at han herved skulde have betaget Fartøiet den Adgang, som Fartøiet ellers vilde have havt, til for sin egen Regning at skaffe sig den nødvendige Arbeidsstyrke til Losningen. Efter den Anskuelse, som jeg har af Sagen, hvorefter jeg som nævnt ikke kan finde, at der med Hensyn til det under Sagen paagjældende Forhold har været noget at lægge Ladningsmodtageren tillast, vil jeg stemme for, at Indstævnte ilægges Processens Omkostninger for begge Retter.

Konklusion:

Appellanten, T. Gotaas, bør for Indstævnte, Dampskibet „Frithjof"s Rederis, Tiltale i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Indstævnte til Appellanten 600 — sex Hundrede — Kroner.

Assessor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, dog saaledes, at jeg antager, at Sagens Omkostninger for begge Retter bør ophæves. Da jeg har Grund til at tro, at jeg er i Minoritet, anser jeg det for unødvendigt at forme nogen Konklusion.

Extraordn. Assessor, Exped.sekr. *Bull:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessorerne *Thoresen* og *Motzfeldt,* extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn* og Assessor *Reimers:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Indhold: 22. ***Norges Høiesteret:*** *Dampskibet „Ella"s Rederi mod Dampskibet „Olaf Kyrre"s Rederi. — 23.* ***Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn*** *Styrmand Carsten Henrichsen mod Dampskibsselskabet „Urania". — 24.* ***Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *Overretssagfører V. S. Salomonsen mod Skibskaptajn Lars Christensen. — 25.* ***Norges Høiesteret:*** *T. Gotaas mod Dampskibet „Frithjof"s Rederi.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 8-9	Aargang IV	1903

26.

Christiania Sjøret, den 4de April 1903.

Dampskibet „Ernst"s Rederi
(Overretssagf. Falck Moe)

mod

Dampskibet „Victoria"s Rederi.
(Adv. Bredal.)

To Slæbebaade „Ernst" og „Victoria" støder en Vinteraften sammen paa Christiania Havn med den Følge, at „Ernst" synker, medens „Victoria" ingen Skade faar. Sjørettens Formand anser „Ernst" alene at have Skylden bl. a. fordi den ikke førte Lanterner; Rettens sjøkyndige Medlemmer finder, at Sammenstødet skyldtes Feil fra begge Sider, idet „Victoria"s Dampfløite ikke havde været i fuld Orden, ligesom man dér ombord ikke havde taget tilstrækkeligt Hensyn til de ombord i „Ernst" givne Signaler; men medens Rettens ene sjøkyndige Medlem finder, at „Victoria" bør tilsvare tre Fjerdedele af Skaden, finder Rettens andet sjøkyndige Medlem, at „Victoria" bør betale Halvdelen af Skaden, og Dom afsiges derpaa i Overensstemmelse med Sidstnævntes Votum.

Den 17de Februar 1902 fandt der et Sammenstød Sted paa Kristiania Havn mellem Slæbebaaden „Ernst“ og Slæbebaaden „Victoria“ med den Følge, at „Ernst“ strax sank, medens „Victoria“ ingen Skade fik.

„Ernst“s Rederi formente, at Skylden for Sammenstødet laa hos „Victoria“, og at sidstnævnte Dampskib følgelig pligtede at erstatte al den lidte Skade. „Ernst“s Rederi har derfor ved Sjøretsstævning af 9de Mai 1902 anlagt nærværende Sjøretssag mod „Victoria“s Rederi ved den korresponderende Reder, Edvin Jensen, og har, efterat der i Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling, nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte tilpligtes at betale Kr. 2197.00 med Renter samt tilstrækkelige Procesomkostninger.

Subsidiært: At Indstævnte tilpligtes at betale Erstatning for al den ved Kollisionen den 17de Februar sidstleden forvoldte Skade saavel den indirekte som direkte — efter Rettens Skjøn.

Eller subsidiært: At Indstævnte tilpligtes at betale Erstatning for al den ved Kollisionen den 17de Februar sidstleden forvoldte Skade, saavel den indirekte som direkte, efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstævntes Bekostning

samt i begge Tilfælde Renter af Erstatningsbeløbet og Procesomkostninger.

Indstævnte har paastaaet sig frifunden og hos Citanten tilkjendt Omkostninger.

Efter Citantens Fremstilling af det passerede skulde „Ernst“ fra Langbryggen bringe en Mand over til Dampskibet „Leif“, der laa fortøiet i Bøierne noget udenfor Nylands Dok. „Ernst“ bakkede først — det var ca. Kl. 8 om Aftenen — med Bagbords Ror ud fra Langbryggen, og vendte da med Agterenden omtrent ret mod Nylands Værksted. Derpaa gav den sagte Fart forover med Styrbord Ror for at komme ud i Farvandet østenom endel Jagter, der laa fortøiede i Revierbøierne. Netop som „Ernst“ passerede Jagterne, fik man Øie paa „Victoria“, som kom udenfra indover Løbet. Efter den Forklaring, som „Ernst“s midlertidige Fører har afgivet (1ste Vidne under Sjøforklaringen den 3die Marts 1902) saa han „Victoria“ 2 à 3 Streger paa

„Ernst"s Styrbords Boug. Han saa paa engang baade „Victoria"s Toplanterne og begge dens Sidelanterner. „Ernst" førte derimod ingen Lanterner, i hvilken Anledning Citanten har fremhævet, at det er ganske almindelig Skik og Brug, at Smaadampbaade i kortere Fart paa indre Havn ikke fører Lanterner.

Da „Ernst"s Fører saa „Victoria", signaliserede han 2 Stød med Dampfløiten for Styrbord Ror. Herpaa svarede „Victoria" med 1 Stød (altsaa for Bagbord Ror), hvorfor „Ernst"s Fører øieblikkelig svarede med 1 Stød, og lagde Roret haardt Bagbord og gav fuld Fart forover for at komme saa langt Vest i Løbet som muligt. Fra „Victoria" kom der ikke noget yderligere Signal, men „Ernst"s Fører saa, at „Victoria" — trods det efter hans Opfatning givne Signal med 1 Stød — stadig holdt mere og mere Styrbord Ror, med den Følge, at „Victoria" løb omtrent lodret ind i „Ernst"s Bagbords Side omtrent midtskibs.

„Ernst" holdt fuld Fart lige til Sammenstødet fandt Sted, men var dog et Par Øieblikke før Sammenstødet standset af Pakis, saaledes at „Ernst" kun havde ubetydelig Fart forover under selve Sammenstødet.

Stødet var meget voldsomt og Hullet i „Ernst"s Side saa dybt, at begge Baade hang sammen.

Sammenstødet fandt Sted inde mellem Revierbøierne paa den vestlige Side af Løbet. „Ernst"s Fører lagde ikke Mærke til, at „Victoria" bakkede før Sammenstødet. Efter dette havde „Victoria" fremdeles Fart forover, saaledes at „Victoria" førte „Ernst" med sig indover. Herunder reddede Folkene ombord paa „Ernst" sig over paa „Victoria".

Efter Anmodning af „Ernst"s Fører bakkede „Victoria" derefter og trak herunder „Ernst" med sig udover et lidet Stykke, indtil Baadene kom fra hinanden. „Ernst" sank da øieblikkelig.

Paa den anden Side har „Victoria"s Fører, Kaptein Terjesen, forklaret, at han den omhandlede Dag afgik med „Victoria" Kl. 6 Aften fra Drøbak til Kristiania. Kl. $7^3/_4$ passeredes Hovedøen, og samtidig kom man ind i tyk Stapis, som efterhaanden sagtnede Farten til halv, ɔ: til omtrent 3 à 4 Mils Fart. „Victoria" holdt indenfor Hovedøen omtrent midt i det sædvanlige Løb, dog saaledes at den efter at have passeret tvers af Fæstningsbryggen, maaske holdt lidt vestlig af Løbets Midtlinje.

Da „Victoria" var kommen tvers af Revierbryggen (se Journaluddraget i „Victoria"s Sjøforklaring af 10de Marts 1902) eller

— som af Kapteinen nærmere forklaret under Sjøforklaringen — var passeret Dampskibet „Leif“ paa Østsiden af Løbet, og befandt sig omtrent tvers af Skoleskibet paa Vestsiden, — hørtes to Stød i Dampfløiten fra et mødende Fartøi (ɔ: „Ernst“). Stødene hørtes omtrent 1 à 2 Streger over „Victoria“s Styrbords Boug. Samtidig fik Kapteinen, som selv stod tilrors, se det mødende Fartøis Skrog, men kunde ikke bestemt se, i hvilken Kurs det laa, dog forekom det ham, at det var Fartøiets Styrbords Side han saa. Kapteinen gav to Stød som Svar og lagde med engang Roret haardt Styrbord. (I Sessionen den 27de Oktober 1902 har Kapteinen dog rettet dette derhen, at han efter nærmere Overveielse kun tør sige, at der blev givet Styrbord Ror, uden at han tør sige, hvorvidt det ogsaa var haardt Styrbord. Roret blev liggende i denne Stilling lige til Sammenstødet. idet „Victoria“ lidt efter lidt svingede til Bagbord. Da Kapteinen havde besvaret de to Stød fra det mødende Fartøi med to Stød af „Victoria“s Fløite, ansaa han begge Fartøier at være ganske klar af hinanden. Han lagde vistnok af denne Grund ikke synderlig Mærke til, eller ialfald ikke nogen Vægt paa, et enkelt ganske kort Dampfløitestød, som han strax efter hørte og skjønte maatte komme fra det mødende Fartøi. Han antog ikke dette for noget Signal, der skulde angive Fartøiets Kurs; men tænkte sig nærmest, at det kunde være et Varsko for en eller anden Robaad i Farvandet. Strax efter saa han en Baad komme svingende fra Styrbord tværs for „Victoria“s Boug; for nær til at styre klar gav han med et Slag Stop og fuld Fart agterover. „Victoria“ var da i en Afstand fra „Ernst“ af en eller to af dennes Længde. Noget Signal om Bakningen kom Kapteinen sig i Farten ikke til at give.

Det lykkedes ikke at standse „Victoria“, som tørnede med Bougen mod „Ernst“s Bagbords Side.

Strax efter Sammenstødet gav Kapteinen igjen Fart forover for at holde Skibene sammen og derved give „Ernst“s Mandskab Anledning til at redde sig over paa „Victoria“.

Efterat „Ernst“s Mandskab var kommen ombord i „Victoria“ gav Kapteinen atter Fart agterover for at komme klar af „Ernst“, med den tidligere nævnte Følge, at „Ernst“ strax sank.

Citanten hævder nu, at Skylden for Sammenstødet ligger hos „Victoria“, og fremholder følgende Feil, som kan lægges „Victoria“ tillast:

1) At „Victoria“s Dampfløite ikke var iorden.

2) At „Victoria“ ikke besvarede „Ernst“s sidste Signal (ɔ: det ene Stød),
3) at „Victoria“s Kaptein intet Hensyn tog til „Ernst“s sidste Signal, og ikke bekymrede sig med at søge at følge „Ernst“s Bevægelser,
4) at „Victoria“ gik med altfor stærk Fart paa den indre Havn,
5) at „Victoria“ efter Kaptein Terjesens Udsagn gik med haardt Styrbord Ror fra det Øieblik, „Ernst“ først observeredes, samt
6) at „Victoria — hvis den overhovedet bakkede før Sammenstødet — ialfald bakkede altfor sent, og ikke gav noget Bakningssignal.

Indstævnte benægter, at der foreligger nogen Feil fra „Victoria“s Side, specielt at „Victoria“s Dampfløite var i Uorden, og hævder, at Skylden for Sammenstødet ligger hos „Ernst“, der dels ikke førte Lanterner, og dels ændrede sin Kurs til Bagbord Ror.

Selv om „Ernst“s Fører kun hørte et Stød fra „Victoria“, burde han nemlig — efter Indstævntes Mening — have forstaaet, at det umulig kunde være „Victoria“s Hensigt at vige til samme Side som did, hvor „Ernst“ selv havde signaliseret at ville gaa hen, og dernæst burde han, hvis han var i Tvivl, have standset, og i Tilfælde bakket, overensstemmende med Styringsreglernes § 23.

Det er derfor efter Indstævntes Mening en grov Feil at ændre sin Kurs og sætte fuld Fart paa, uagtet „Ernst“s Fører efter sin egen Forklaring stod og saa paa, at „Victoria“ stadig holdt mere og mere Styrbord Ror.

Jeg maa ogsaa give Indstævnte Medhold i, at det maa ansees som en Feil fra „Ernst“s Side, at den ikke førte Lanterner. Det kan være muligt, at man ikke altid tager det saa nøie hermed ved Smaature paa Havnen — saaledes som fra Citantskabets Side fremholdt — men det er ikke destomindre klart, at dette alligevel maa betragtes som et direkte og paatageligt Brud paa de gjældende Forskrifter og at den, der gjør sig skyldig i et saadant Brud, maa handle helt og holdent paa eget Ansvar og Resiko.

Herimod kan det heller ikke komme i Betragtning, om der paa den angjældende Aften var Maaneskin, samt usædvanlig klar og sigtbar Luft, — Kaptein Terjesen paa „Victoria“ bemærker forøvrigt, at det var endel diset —. Thi Lanterneføringen viser klart, saaledes som af Indstævnte fremholdt, baade at Skibet er

i Bevægelse, og hvilken Kurs det ligger, og netop disse Ting, som selvfølgelig først og fremst vil kunne have Betydning, kan det, trods Maaneskinnet og trods det elektriske Lys, paa Havnen uden Lanterneføring have sine Vanskeligheder strax at faa fuld Oversigt over.

Kaptein Terjesen har ogsaa bemærket, at de elektriske Lamper paa Bryggerne erfaringsmæssig blænder for Synet ombord i indgaaende Fartøier, og Rigtigheden heraf kan visselig neppe betvivles.

Da „Ernst"s Fører fik Øie paa „Victoria", var Situationen, efter de foreliggende Forklaringer fra „Ernst"s Side den, at „Ernst" havde „Victoria" lidt paa Styrbord Boug, samt at „Victoria"s begge Sidelanterner var synlige; eller med andre Ord, at „Victoria" havde Kurs ret paa det Punkt, hvor „Ernst" dengang befandt sig.

De to Fartøiers Kurser skjærer følgelig ikke hinanden. Hvis begge Fartøier havde beholdt sin Kurs uforandret, vilde de uden videre gaaet klar af hinanden. Dette fremgaar end mere af den Forklaring, som „Victoria"s Fører har afgivet om, at han hørte de to Stød fra „Ernst"s Dampfløite 1 à 2 Streger over „Victoria"s Styrbord Boug.

Efter dette skulde altsaa „Ernst" være kommet længere frem forbi „Victoria"s Boug.

Imidlertid maa det, særlig under Hensyntagen til det trange Farvand og den korte Afstand mellem Fartøierne ansees fuldt korrekt, at „Ernst" gav Styrbord Ror for at lægge Kursen mod Bagbord over til den østlige Side af Løbet og derved forøge Afstanden mellem Fartøiernes Kurslinjer, samt at „Ernst" signaliserer denne Kursforandring ved at give to Stød med Dampfløiten (cfr. Styringsreglernes § 28). „Ernst" kom jo ogsaa herved netop paa den Kant, hvortil den skulde hen.

Havde „Ernst" holdt denne Kurs uforandret, vilde Sammenstødet have været undgaaet.

Naar „Ernst" forandrede Kursen til Styrbord (ved at give Bagbord Ror), paaberaaber Føreren sig imidlertid, at han kun hørte 1 Stød fra „Victoria"s Dampfløite.

Ved de fra Citantskabets Side tilveiebragte Bevisligheder maa man ogsaa anse det godtgjort, at man ombord paa „Ernst" kun hørte 1 Stød fra „Victoria", kfr. 1ste, 2det, 3die og 4de Vidne under „Ernst"s Sjøforklaring den 3die Marts 1902 samt endvidere 4de Hovedvidnes, Fragtemand Jensen, der dog synes at

have opholdt sig nede i Kahytten paa sin Jagt ved det paagjældende Tidspunkt, og hvis Forklaring derfor ikke synes at kunne tillægges nogen afgjørende Betydning.

Paa den anden Side maa det ved de fra Indstævntes Side producerede Bevisligheder ansees godtgjort, at der fra „Victoria" faktisk blev givet to Stød, og ikke blot et.

Kaptein Terjesen har forklaret, at begge Stød var distinkte og tydelige, og dette er bekræftet baade af 1ste og 2det Vidne (se „Victoria"s Sjøforklaring af 10de Marts 1902).

Efter dette kan man ikke tage noget Hensyn til, hvad 1ste og 2det Vidne under „Ernst"s Sjøforklaring har tilføiet om, at Vidnerne kun en Gang saa Dampen komme op fra „Victoria"s Dampfløite, idet Forklaringen herom maa bero paa en Uopmærksomhed fra Vidnernes Side.

At „Victoria"s Fører svarede paa „Ernst"s Signal — to Stød — med ligeledes at give to Stød og forandre Kursen Bagbord hen, var selvfølgelig i sig selv fuldt ud korrekt, selv om „Victoria" ogsaa k u n d e have holdt sin Kurs uforandret. „Victoria" foretog jo herved intet andet end, hvad „Ernst" kunde siges indirekte at have opfordret den til.

Derimod maa jeg anse det som en Feil fra „Ernst"s Side, at den bagefter forandrede Kursen Styrbord hen. Vistnok maa jeg gaa ud fra, som foran nævnt, at man paa „Ernst" ikke hørte mere end et Stød fra „Victoria"s Dampfløite; men dette forekommer mig ikke tilstrækkelig Begrundelse. Det maatte for „Ernst"s Fører fremstille sig som ganske besynderligt og extraordinært, om „Victoria" fandt paa at f o r a n d r e sin Kurs til samme Side i Løbet, som „Ernst" selv netop havde signaliseret, at den styrede hen til, og det burde derfor strax have fremstillet sig for „Ernst"s Fører som tvivlsomt, om han virkelig kunde have hørt rigtigt. Hvis han derfor ikke vovede at fortsætte den Kurs, han allerede havde signaliseret, burde han derfor efter Styringsreglernes § 23 have stoppet og i Tilfælde bakket (at det er „Ernst", som her havde at styre afveien, følger formentlig baade af den undladte Lanterneføring og af Styringsreglernes § 19). Ved at forandre Kursen til Styrbord, handlede han ogsaa imod Bestemmelsen i Styringsreglernes § 22 om, at man skal undgaa at gaa forenom det andet Fartøi. „Ernst" burde derfor ikke have foretaget denne Kursforandring, førend Føreren var sikker paa, at der ikke forelaa nogen Misforstaaelse.

Da „Victoria" havde sine Lanterner i fuld Orden, vilde den

af „Ernst"s Fører formodede Kursforandring strax komme tilsyne; men det fremgaar jo tvertimod af, hvad „Ernst"s Fører selv har forklaret, at han saa, at „Victoria" stadig holdt mere og mere Styrbord Ror, eller med andre Ord, forandrede Kursen Bagbord hen (kfr. 1ste og 2det Vidne under „Ernst"s Sjøforklaring). „Ernst"s Fører maatte eller burde da have indseet, at „Victoria" havde svaret paa hans første Signal med selv at give Styrbord Ror, og det maa da efter min Mening ansees som en betydelig Feil fra „Ernst"s Side, ikke blot at man gav Bagbord og forandrede Kursen til Styrbord, men ogsaa at man fastholdt denne Kurs med fuld Fart forover, uden at forsøge paa at stoppe eller bakke eller paa anden Maade at hindre Sammenstødet.

Spørgsmaalet bliver derfor, om der maa siges ogsaa at foreligge Feil fra „Victoria"s Side. Det er allerede bemærket, at det ikke var nogen Feil af „Victoria" at give Styrbord Ror (og forandre Kursen til Bagbord). Jeg kan heller ikke gaa ud fra, at „Victoria"s Dampfløite var i Uorden. Vistnok har Kaptein Terjesen i sin Forklaring tilføiet, at det tildels har vist sig, at „Victoria"s Dampfløite ikke giver ligesaa god Lyd ved første Stød af flere umiddelbart paa hinanden følgende som ved efterfølgende, hvorfor han ikke vil paastaa, at begge Stød var lige tydelige.

1ste Vidne under „Victoria"s Sjøforklaring har ligeledes bemærket, at det andet Stød maaske var noget klarere og bestemtere end det første. Men naar saavel Kapteinen som 1ste og 2det Vidne under „Victoria"s Sjøforklaring har bekræftet, at de to Stød med „Victoria"s Dampfløite begge var tydelige, kan der i nævnte Tilføielse ikke ligge noget Bevis for, at Fløiten har været i Uorden. Naar „Ernst"s Vidner ikke hørte mere end et Stød fra „Victoria", kan dette formentlig forklares enten ved Uopmærksomhed fra Vidnernes Side (kfr. Bemærkningen foran om, at Vidnerne kun en Gang har seet Damp stige op fra „Victoria"s Dampfløite) eller fra en eller anden tilfældig Larm paa Havnen. Karakteristisk i saa Henseende er det, at Vidnerne ombord paa „Victoria" ikke hørte noget Signal fra „Ernst" (se 1ste og 2det Vidne under „Victoria"s Sjøforklaring).

Derimod forekommer det mig at stille sig tvivlsommere med Hensyn til den Anke, som Citantskabet har rettet mod „Victoria" i Anledning af, at „Victoria"s Fører ikke tog Hensyn til „Ernst"s andet Signal, (ɔ: et Stød) om at „Ernst" forandrede Kursen til Bagbord. Thi selv om denne Manøvre fra „Ernst"s

Side maa betegnes som feilagtig, kan dette selvfølgelig ikke fritage „Victoria" for Ansvar, hvis „Victoria"s Fører har undladt at iagttage fornøden Forsigtighed.

Jeg tror dog, at heller ikke den her berørte Omstændighed kan betegnes som en Feil, der maa medføre Ansvar.

Man kan medgive, at det heldigste vilde have været, om „Victoria"s Fører strax var bleven opmærksom paa „Ernst"s Kursforandring til Styrbord Side, men paa den anden Side maa jeg lægge særlig Vægt paa, at „Victoria"s Fører efter „Ernst"s første Signal havde fuld Grund til at gaa ud fra, at der ikke var nogen Fare for Sammenstød med „Ernst", som jo havde signaliseret at ville forandre sin Kurs til Bagbord. Det synes derfor forklarligt og forsvarligt, naar „Victoria"s Fører ikke ansaa det for nødvendigt at holde specielt Udkig efter „Ernst", men havde sin Opmærksomhed henvendt paa Fartøierne (Jagterne) paa Bagbords Side, med andre Ord paa den vestlige Kant af Løbet, for at kunne styre klar af dem. (Kfr. Kaptein Terjesens Tillægsforklaring i Sessionen den 27de Oktober 1902). Det maatte — forekommer det mig — ligge fjernt for ham, at „Ernst" skulde begaa den F e i l at forandre Kursen til Styrbord (ɔ: lægge Roret helt om fra Styrbord til Bagbord) og det saameget mere, som han jo maatte gaa ud fra, at man paa „Ernst" havde hørt „Victoria"s to Stød, og saavel deraf som ved „Victoria"s Lanterner maatte have paa det Rene, hvor „Victoria" styrede hen. Her viser sig formentlig stærkest Følgen af, at „Ernst" ikke havde sine Lanterner iorden. Thi hvis dette havde været Tilfælde, vilde det selvfølgelig have været lettere for „Victoria"s Fører strax at blive opmærksom paa „Ernst"s Kursforandring. Hertil kommer endelig den korte Tid, som den hele Begivenhed har medtaget. „Victoria"s Fører siger selv, at der ialt hengik knapt et Minut efter „Ernst"s to Dampfløitestød indtil Sammenstødet, og „Ernst"s Maskinist (4de Vidne under „Ernst"s Sjøforklaring) forklarer, at det for Vidnet staar, som om det hele kun var nogle faa Øieblikkes Sag; kun fik Vidnet, tilføier han, Tid til at kaste 4 Skuffer Kul ind i Fyrrummet, efterat der paa „Ernst" var givet fuld Fart forover. Det viser sig da ogsaa paa Kartet, at det kun er en ganske kort Distance, som Fartøierne tilbagelagde i Tiden før Sammenstødet.

Jeg kan efter det Anførte ikke anse det for en Feil fra „Victoria"s Side, at den ikke tidligere end skeet blev opmærkmærksom paa „Ernst"s Kursforandring, og kan følgelig heller

ikke anse det for en Feil, at „Victoria" ikke bakkede tidligere, end den gjorde. At „Victoria"s Fører virkelig bakkede før Sammenstødet, om end forsent til at afværge dette, kan der efter den samstemmige Forklaring, som er afgivet, saavel af Kapteinen som af 1ste og 2det Vidne under „Victoria"s Sjøforklaring, ikke være nogen Grund til at betvivle.

Heller ikke er der formentlig nogen Grund til at antage, at „Victoria" gik med for stærk Fart. Kaptein Terjesen mener, at Farten paa Grund af Pakisen efterhaanden gik ned til 3 à 4 Mils Fart, og 1ste Vidne under „Victoria"s Sjøforklaring har oplyst, at Farten efterhaanden sagtnedes indenfor Hovedøen, fordi der ikke længere fyredes op under Kjedelen. Citantskabets modsatte Paastand, kfr. 2det og 3die Vidne under „Ernst"s Sjøforklaring, kan herimod ikke komme i Betragtning, da det fra „Ernst" under den foreliggende Situation ikke vel kunde være muligt at anstille sikre Iagttagelser herom.

Det har endelig fra Citantskabets Side været fremholdt, at „Victoria" ikke havde noget at gjøre paa det Sted (ved Bøierne paa Østsiden af Løbet), hvor Sammenstødet indtraf, og det har i denne Forbindelse været antydet, at „Victoria"s Fører med Vilje har løbet „Ernst" isænk, (kfr. 3die Hovedvidnes Forklaring i Sessionen den 16de Juni 1902). Den af 3die Hovedvidne omforklarede løse Ytring paa en Restauration, som forøvrigt fra Indstævntes Side er benægtet, kan man formentlig ikke tillægge nogen større Betydning, og der kan da ikke paa nogen Maade siges at foreligge Bevis for en saa stærk Paastand, som dette vilde være. Og antager man først dette, skjønnes det ikke at kunne have nogen egentlig Betydning i Forholdet mellem „Victoria" og „Ernst", om „Victoria" havde styret længere vestlig, end rimeligt kunde have været, idet „Victoria"s Fører efter det foran udviklede ikke havde nogen Opfordring til at tænke sig Muligheden af, at „Ernst" gik over til denne Side af Løbet.

Jeg anser det derfor ikke nødvendigt at gaa nærmere ind paa den temmelig vidtløftige Diskussion og Bevisførsel, som foreligger herom, og hvorunder der ogsaa særlig har været omtvistet mellem Parterne, om „Victoria" ved „Ernst"s første Signal (ɔ: de to Stød) befandt sig paa det i Kaptein Terjesens Fremstilling angivne Punkt, eller om „Victoria" dengang — som af Citantskabet hævdet — muligens befandt sig lidt længere ude, og mere paa Østsiden af Løbet.

Min Hovedbetragtning af Sagen er, som det foran er frem-

holdt, at Sammenstødet skyldes Feil fra „Ernst"s Side — dels ved Undladen af at føre Lanterner, dels ved, efter først at have lagt Kursen til Bagbord, derefter at forandre den til Styrbord, og at holde sidstnævnte Kurs med fuld Fart lige til Sammenstødet — medens jeg paa den anden Side ikke finder tilstrækkelig Grund til helt eller delvis at overføre Ansvaret for Sammenstødet paa „Victoria". Jeg kommer følgelig til det Resultat, at Indstævnte maa blive at frifinde, hvorimod Sagsomkostningerne vil blive at ophæve.

Med Hensyn til Sagens Paadømmelse bemærkes, at jeg modtog Sagens Dokumenter fra Justitskontoret den 17de Januar 1903, og den 22de s. M. sendte dem i foreløbig Cirkulation blandt de Voterende. Efter endt Cirkulation og paafølgende mundtlig Konference har det paa Grund af Sagens Vidtløftighed og tvivlsomme Beskaffenhed, delvis ogsaa paa Grund af Arbeide med Votering i andre Sager, ikke været mig muligt at expedere Sagen tidligere.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Dampskibet „Victoria"s Rederi, bør for Citantskabet, Dampskibet „Ernst"s Rederi, dets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

1—3 & 25—3—1903.

M. C. Backer.
kst.

Votum:

Det er selvfølgelig en Feil af „Ernst", at den ikke førte Lanterner, selv om det, som i nærværende Tilfælde kun gjaldt en kort Tur paa den indre Havn. Denne Feil kan imidlertid efter min Mening ikke tillægges afgjørende Betydning, al den Stund man fra begge Dampskibe i det klare Veir i god Tid saa hverandre og vexlede Signaler før Sammenstødet fandt Sted.

Med Hensyn til de mellem Fartøierne vexlede Signaler er det formentlig godtgjort, at man ombord i „Ernst" kun har hørt 1 Stød som Svarsignal fra „Victoria". Naar der saa fra dette Fartøis Side gjøres gjældende, at der blev svaret med 2 Stød, kommer jeg med tilbørligt Hensyn taget til samtlige Vidneforklaringer til det Resultat, at det er godtgjort eller i høi Grad sandsynliggjort, at „Victoria"s Damppibe ikke har været i Orden eller at den ikke er bleven forsvarlig betjent, saaledes at de to Stød kunde høres distinkt paa nogen Afstand fra Skibet.

Jeg lægger særlig Vægt paa hvad der i Anledning Lydsignalerne er forklaret af 4de Hovedvidne, Jagtemand Jensen.

Under enhver Omstændighed mener jeg, at „Victoria"s Signal har bevirket, at „Ernst"s Kaptein er bleven vildledet, og at „Victoria" bør lægges tillast derfor.

Det er paa det Rene, at „Victoria"s Signal blev besvaret af „Ernst" med 1 Stød i Damppiben, og videre, at „Ernst" samtidig gav haardt Bagbord Ror og fuld Fart i Maskinen. Efter „Victoria"s Signal maa denne Manøver ansees for korrekt under de forhaandenværende Omstændigheder, nemlig med „Victoria" 1 à 2 Streger over Styrbord Boug og med Farvandet fuldt af Pakis.

„Ernst" kunde desforuden ikke forsvare at vedblive længere med Kurs Bagbord hen. Den maatte se til at komme afveien og med den Afstand som da var mellem Skibene, var det ikke forbundet med Resiko at give haardt Bagbord Ror.

Der var formentlig hverken paa dette Tidspunkt eller senere nogen Grund til for „Ernst" at stoppe eller i Tilfælde bakke. Det maa erindres, at „Ernst" den hele Tid holdt sig paa den rette Side af Løbet, og da Sammenstødet fandt Sted var den endog saa vestlig i samme, som Is og de i Bøierne fortøiede Jagter tillod den at komme.

Hvad „Ernst"s Fart gjennem Vandet angaar, er det oplyst, at den før Sammenstødet var høist ubetydelig.

Naar undtages, at „Ernst" har undladt at føre Lanterner, kan jeg ikke finde, at den i nogen Henseende har forbrudt sig mod Styringsreglerne eller mod, hvad god Sjømandsskik tilsiger.

Sees nu hen til, hvad der er foretaget ombord i „Victoria", synes der at foreligge mange betydelige Feil fra dette Fartøis Side.

Det maa saaledes ansees for en betydelig Feil, at den undlod at besvare „Ernst"s sidste Signal (1 Stød). Som Grund til, at dette ikke blev gjort, forklarer Kapteinen, at han opfattet Signalet som gjældende en eller anden Robaad. Denne Paastand synes under de daværende Isforholde paa Havnen altfor søgt til at kunne tillægges nogensomhelst Betydning.

Det maa ligeledes ansees for en betydelig Feil af „Victoria"s Kaptein, at han gav Styrbord Ror, og styrede over i det mødende Fartøis Farvand. Han har ved den Leilighed ikke iagttaget den fornødne Forsigtighed. Forinden han foretog nogen Rorforandring, var der, efter min Mening, al Opfordring til for ham at stoppe, eller idetmindste sagtne, Farten og navigere med

Forsigtighed. Han har nemlig selv forklaret, at han saa „Ernst"s Skrog over Styrbord Boug. Han havde altsaa den bedste Anledning til at følge „Ernst"s Bevægelser, og det synes uforsvarligt, at han undlod dette. Han vilde nemlig ved at holde Udkig med „Ernst", strax have observeret dette Fartøis Kursforandring Styrbord hen, og at Kursforandring til nogen af Siderne for hans Vedkommende saaledes var upaakrævet. Var „Victoria" vedblevet sin Kurs, vilde selvfølgelig Sammenstødet være undgaaet.

„Victoria"s Kaptein har forklaret, at de elektriske Lamper paa Bryggerne erfaringsmæssig blænder for Synet ombord i indgaaende Fartøier. I den Anledning og i Forbindelse med „Victoria"s Kursforandring skal bemærkes, at Kapteinen saa „Ernst"s Skrog over „Victoria"s Styrbord Boug og at det saaledes maatte være i Retning mod Langbryggen, at de elektriske Lamper paa Revierbryggen paa dette Tidspunkt kunde blænde for Synet, synes lidet troligt.

Det er paa det Rene, at Skibene kolliderede omtrent i en ret Vinkel og at „Victoria" da stævned ret mod Revierbryggen og at den saaledes maa have holdt af Bagbord hen hele 6 à 7 Streger. I Revierbøierne I og II laa fortøiet to Jagter, nemlig „Balder" af Moss og „Activ" af Drammen.

Af Kartet (7 ad 2) vil sees, at Sammenstødet fandt Sted midt mellem Bøierne III og IV. Sammenholdes disse Momenter, kan jeg ikke fatte, at Kaptein Terjesen i Sessionen den 27de Oktober 1902 kan udtale, at han havde sin Opmærksomhed henvendt paa Fartøierne paa Bagbord Side for at kunne styre klar af dem ind til Bryggen.

Efter det Anførte kommer jeg til det Resultat, at der foreligger Feil fra „Victoria"s Side, der maa medføre Erstatningsansvar, uden at jeg skal indgaa nærmere paa, om Førerens Forhold ogsaa iøvrigt vilde kunne komme ind under Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 293.

Da der, som før nævnt, ogsaa foreligger Feil fra „Ernst"s Side, finder jeg det passende at ansætte „Victoria"s Ansvar til trefjerdedele af Erstatningssummen.

Citantskabet har i Dokument 4 ad 2 specificeret den principalt paastaaede Erstatning i 12 Poster.

Uagtet de foreliggende Legitimationer delvis er ufuldstændige, antages de dog tilstrækkelige til, at man kan opgjøre sig en begrundet Mening om Tabets Størrelse. Man finder derfor at kunne beregne dette saaledes:

Post 1	Kr.	256.00
„ 2	„	25.00
„ 3	„	18.00
„ 4	„	30.00
„ 5	„	42.00
„ 6	„	24.00
„ 7	„	64.00
„ 9	„	890.00
„ 11	„	14.00
„ 12	„	25.00

bliver at godtage i sin Helhed, af Post 8 godtages Udgifterne ved den afholdte Sjøretstaxt over Skadens Størrelse (Dokument 3 ad 12). . . . . „ 53.60
medens Resten af det herunder anførte Beløb antages at burde dele Skjæbne med Sagsomkostninger forøvrigt.

Af Post 10 — Tidsspilde — dette antages efter Dokument 2 ad 24 at burde beregnes efter 17 Dage, og findes en gjennemsnitlig Godtgjørelse af Kr. 20,00 pr. Dag at være passsende . . . . . „ 340.00

Tilsammen Kr. 1781.60

hvoraf Kr. 1336.20 bliver at tilsvare af „Victoria"s Rederi.

Sagens Omkostninger bliver at ophæve.

Thi konkluderes:

Indstævnte, Dampskibet „Victoria"s Rederi, bør til Citantskabet, Dampskibet „Ernst"s Rederi, betale Kr. 1336.20 — tretten Hundrede og treti sex Kroner og tyve Øre — med 4 % Rente deraf fra 9de Mai 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

19—3—1—4—1903.

M. Saxlund.

Votum:

Det maa efter min Mening af det irettelagte ansees godtgjort, at „Victoria"s Dampfløite har været mangelfuld, og at dette har været den oprindelige Foranledning til Kollisionen.

Alle, som befandt sig ombord i „Ernst", 1ste, 2det, 3die og 4de Vidne har prøvet (jfr. „Ernst"s Sjøforklaring 3die Marts 1902), at der kun hørtes et Stød fra „Victoria" som Svar paa de to Stød, „Ernst" havde givet i sin Dampfløite. „Ernst" havde signaliseret, og ventede paa at faa høre Svarsignal fra „Victoria", og der er saaledes Grund til at antage, at der i saa Henseende blev udvist særlig Opmærksomhed; men trods den ganske korte Afstand, kunde man ombord i „Ernst" kun høre et Stød fra „Victoria" som Svarsignal.

4de Hovedvidne, Jagteeier C. Jensens Forklaring bekræfter dette, idet han under Ed har erklæret, at han ved omhandlede Leilighed sad ombord i sin Jagt og hørte to skarpe, fine Dampfløitestød lige under Jagtens Boug, saa han troede, at Dampbaaden vilde lægge til Siden, umiddelbart derpaa et grovt Dampfløitestød og øieblikkelig derpaa et fint Stød fra samme Fløite, som de to første Stød.

„Victoria"s Fører har forklaret, at „Victoria"s to Stød for ham lød tydelig og distinkt (jfr. „Victoria"s Sjøforklaring 10de Marts 1902) men indrømmer, at han ikke vil paastaa, at begge Stød var lige tydelige og tillægger, at det tildels har vist sig, at „Victoria"s Dampfløite ikke giver ligesaa god Lyd ved første af flere paa hinanden følgende Stød.

„Victoria"s Maskinist, dette Dampskibs 1ste Vidne, hørte tydelig 2 Stød i „Victoria"s Dampfløite, idet dog maaske det andet var noget klarere og bestemtere end det første. „Victoria"s Fyrbøder, 2det Vidne, hørte ingen Forskjel paa Stødene. Dette Vidne synes imidlertid idetheletaget at have havt en noksaa uklar Erindring om Begivenheden.

At „Victoria"a har givet to Stød, og at begge disse ogsaa har kunnet iagttages af dem, som befandt sig ombord paa dette Dampskib, kan der ikke være Tvivl om.

At „Ernst"s 1ste og 2det Vidne kun har iagttaget, at Dampen en Gang gik ud af „Victoria"s Dampfløite, tillægger jeg ingen videre Betydning. Den Slags Iagttagelser kan ikke ansees paalidelige, naar det ikke er Dagslys, og det kunde muligens være saa, at der netop med det Stød, som „Ernst" ikke hørte, har fulgt mest Damp.

Naar imidlertid, trods den korte Afstand og godt Veir, kun det ene Stød har kunnet høres ombord i „Ernst" finder jeg, at „Victoria"s Dampfløite maa ansees at have været i en uforsvarlig mangelfuld Forfatning.

Jeg er enig med Førstvoterende i, at det er Feil af „Ernst", at den giver Bagbord Ror og fuld Fart forover, istedenfor at stoppe og for Tilfældet bakke, overensstemmende med Styringsreglernes § 28, indtil den blev klar over Situationen, naar den kun hørte et Stød fra „Victoria" som Svar paa sine to; men Foranledningen til den feilagtige Handlemaade den befulgte, var dog, at „Victoria" havde en Dampfløite, som ikke funktionerede forsvarlig ved Leiligheden.

At Vægten af disse nævnte Vidneprov skulde afsvækkes derved, at „Victoria"s 1ste og 2det Vidne ikke er bleven opmærksomme paa Signalerne fra „Ernst", finder jeg ikke. Forholdene kan ikke ansees at være analoge. „Ernst" havde, som før bemærket, signaliseret til „Victoria", og det kan saaledes antages, at de, som befandt sig ombord i „Ernst", havde sin Opmærksomhed særlig henvendt paa „Victoria"s Svarsignal. At „Victoria"s 2det Vidne forresten synes at have en noksaa uklar Erindring om Begivenheden idetheletaget, har jeg ogsaa før pegt paa.

At 4de Hovedvidnes Forklaring skulde tillægges mindre Betydning fordi han sad i Kahytten ombord i sin Jagt, finder jeg heller ikke. Hans Forklaring er bestemt og koncis, og jeg anser den ligesaa paalidelig, som om han ved Leiligheden havde befundet sig paa Dækket.

Larm paa Havnen i en Godveirsaften som denne, af en saadan Beskaffenhed, at den skulde have hindret „Ernst" fra at høre „Victoria"s ene Dampfløitestød, maatte have vakt Opmærksomhed og være bleven bemærket, men derom er intet oplyst, hverken af „Victoria" eller „Ernst".

Da „Victoria"s Fører havde besvaret „Ernst"s to Stød med to Stød, ansaa han begge Fartøier ganske klar af hinanden, og forklarer, at han vistnok af denne Grund ikke lagde synderlig Mærke til, eller ialfald ingen Vægt paa et enkelt, ganske kort, Dampfløitestød, som han strax efter hørte, og skjønte maatte komme fra „Ernst". Han antog ikke dette for noget Kurssignal, men antog det var Varsel for en Robaad i Farvandet.

Altsaa „Victoria"s Fører hører, at „Ernst" giver et Stød i Dampfløiten, og forstaar, at Stødet kommer fra „Ernst", men tager ingensomhelst Hensyn til dette.

Paa den Tid af Døgnet maatte der være meget liden Sandsynlighed for Robaade i Farvandet, naar dette var belæmret med

Istappe og Drivis, til at bringe Folk ud paa Havnen benyttedes jo ogsaa Dampskib; men ganske bortseet herfra mener jeg, at „Victoria" havde Forpligtelsen til at stoppe og bakke, indtil den blev klar over Situationen, da den umiddelbart efter sine to Stød hørte „Ernst" give et Stød. For den Feil, som herved er begaaet af Føreren, maa „Victoria" bære Ansvaret.

Forøvrigt er jeg i det Væsentlige enig med Førstvoterende og, med Tilslutning til, hvad der af ham er anført om det Ansvar, „Ernst" har paadraget sig ved at undlade at føre Lanterner kommer jeg til det Resultat, at hver af Parterne bør bære Halvdelen af den Skade, Kollisionen har foraarsaget, og „Victorias Ansvar bliver saaledes at ansætte i Overensstemmelse hermed.

Paa samme Præmisser tiltræder jeg den af Hr. Saxlund opstillede Specifikation over de Beløb af Citantskabets principale Paastand, som Retten finder at kunne beregne (eller tilsammen Kr. 1781.60.) Af dette Beløb har „Victoria"s Rederi at tilsvare Halvdelen med Kr. 890.80.

Konklusion:

Indstævnte, Dampskibet „Victoria"s Rederi, bør til Citantskabet, Dampskibet „Ernst"s Rederi, betale Kr. 890.80 — otte Hundrede og nitti Kroner og otti Øre — med 4 % Renter deraf fra 9de Mai 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

21—3—2—4—1903.

H. F. Schetelig.

Efter den passerede Votering bliver saaledes

kjendt for Ret:

Indstævnte, Dampskibet „Victoria"s Rederi, bør til Citantskabet, Dampskibet „Ernst"s Rederi, betale Kr. 890.80 — otte Hundrede og nitti Kroner og otti Øre — med 4 % Renter deraf fra 9de Mai 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

27.

Kungl. Maj.ts Dom den 4 Mars 1903.

Sjöförsäkringsföreningen „Norrtelje"

mot

Sjökaptenen P. J. Sandberg.

Sedan barkskeppet „Harry" under år 1893 antagits till försäkring i Sjöförsäkringsföreningen Norrtelje för en försäkringssumma af 5,400 kronor, har föreningen under år 1896 nedsatt försäkringssumman til 5000 kronor. Af föreningen vid Rådstufvurätten i Norrtelje framstäldt yrkande att utbekomma oguldna premier i enlighet med sistnämnda försäkringsvärde bifölls af Rådstufvurätten, hvaremot Svea Hofrätt och Kungl. Maj.t, enär föreningen icke kunde anses berättigad att utan försäkringstagarens medgifvande nedsätta försäkringssumman, ogillade föreningens talan.

Sjöförsäkringsföreningen Norrtelje utgöres af skeppsredare, hvilka lemna hvarandra ömsesidig försäkring mot skador, som träffa deras i föreningen intagna segelfartyg.

Föreningens reglemente innehåller bland annat:

Att de medel, hvarmed uppkomna förluster skulle ersättas, utginge af ordinarie premier, extra premier och tillskottspremier;

att extra premie skulle erläggas för vintermånaderna från och med Oktober till och med Mars;

att ordinarie premier och ofvannämnda extra premier skulle betalas under följande terminer, nämligen för seglats från och med den 1 Januari till den 1 April senast den 15 April samma år, för seglats från och med den 1 April till den 1 Oktober, senast den 15 Oktober samma år, samt för seglats från och med den 1 Oktober till den 1 Januari senast den 15 Januari nästföljande år;

att besigtning skulle verkställas en gång om året å hvarje i föreningen intaget fartyg;

att förfallna premier skulle löpa med sex procent ränta från förfallodagen;

samt att, om försäkringstagare önskade att ur föreningen utgå, uppsägning skriftligen skulle ske hos föreningens styrelse minst en månad före nästa försäkringsårs början.

I en den 4 Maj 1893 dagtecknad till föreningen ställd ansökning anmälde Sjökaptenen P. J. Sandberg såsom hufvudredare för barkskeppet „Harry" sig vilja i föreningen assurera

nämnda fartyg samt förband sig tillika att, derest försäkringen antoges, ställa sig föreningens reglemente till noggrann efterättelse. På grund af denna anmälan blef barkskeppet den 15 i samma månad i föreningen intaget för en försäkringssumma af 5.400 kronor.

Efter stämning å Sandberg vid Rådstufvurätten i Norrtelje yrkade föreningen att af Sandberg utbekomma 1156 kronor 77 öre, deraf 1136 kronor 67 öre utgjorde oguldna premier och tillskottspremier under åren 1896—1899, 8 kronor 90 öre rest å oguldna premier intill år 1896 samt 11 kronor 20 öre besigtningsarvode under sistnämnda år. Föreningen uppgaf att vid den besigtning, som på grund af reglementets bestämmelse under år 1896 förrättats å fartyget, försäkringssumman på grund af fartygets minskade värde nedsatts till 5000 kronor, hvarom Sandberg omedelbart erhållit underrättelse, samt att de Sandberg påförda premierna under åren 1896—1899 vore beräknade med hänsyn till detta försäkringsvärde.

Sandberg ansåg att föreningen brutit försäkringsaftalet genom att utan hans medgifvande nedsätta försäkringssumman till 5000 kronor. Sandberg kunde för öfrigt icke medgifva att besigtning af fartyget egt rum under år 1896. I hvarje fall vore besigtningsarvodet 11 kronor 20 öre för högt tilltaget och borde rätteligen utgöra 10 kronor 72 öre. Då Sandberg aldrig velat gå in på att försäkringssumman finge nedsättas till 5000 kronor, bestred han att utgifva honom påförda premier med undantag af hvad som återstode oguldet för tiden intill år 1896 eller 8 kronor 90 öre.

Föreningen medgaf, att besigtningsarvodet finge nedsättas till 10 kronor 72 öre, men påstod att då Sandberg icke i öfverensstämmelse med hvad i reglementet vore föreskrifvet gjort anmälan om utträde ur föreningen, han allt fortfarande vore bunden af försäkringsaftalet.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 18 Juni 1900:

Enär af hvad i målet förekommit framginge, att barkskeppet „Harry" blifvit på begäran af Sandberg intagit i föreningen för en försäkringssumma af 5400 kronor för tiden från och med den 15 Maj 1893 till viss tid efter det anmälan om utträde ur föreningen skett, mot erläggande af årliga premier på sätt det för föreningen gällande reglemente bestämde, äfvensom att Sandberg icke, på sätt i reglementet vore föreskrifvet, anmält utträde ur föreningen;

ty och som föreningen på grund af reglementets innehåll måste anses hafva varit berättigad att i enlighet med den besigtning å fartyget, som, efter hvad måste anses styrkt, den 21 April 1896 verkställts, nedsätta försäkringssumman för fartyget till 5000 kronor, och berörda förfarande följaktligen icke föranledde till befrielse för Sandberg från skyldigheten att erlägga premier för försäkringen för tiden efter sistnämnda dag, samt Sandberg icke heller i öfrigt ådagalagt något förhållande, som kunde fria honom från betalande af ifrågavarande, ostridigt oguldna premier till det belopp, hvartill de under rättegången bestämts;

alltså och då hvad Sandberg invändt mot erläggande af det fordrade besigtningsarvodet ej förtjenade afseende,

pröfvade Rådstufvurätten lagligt förpligta Sandberg, som godkänt kravet beträffande de 8 kronor 90 öre, som afsåge försäkringen för tiden före år 1896, att till föreningen mot kvitto utgifva dels 731 kronor 67 öre jemte 6 % ränta å 112 kronor 50 öre från den 15 Oktober 1896 till den 15 Januari 1897, å 202 kronor 50 öre från sistnämnda dag till den 15 Oktober 1897, å 300 kronor å sistnämnda dag till den 15 Januari 1898, å 470 kronor 42 öre från sistnämnda dag till den 15 Januari 1899, å 534 kronor 17 öre från sistnämnda dag till den 15 Oktober 1899, å 644 kronor 17 öre från sistnämnda dag till den 15 Januari 1900 och å 731 kronor 67 öre från sistnämnda dag till dess betalning skedde, dels ock 424 kronor jemte 5 % ränta deraf från stämningsdagen den 9de April 1900 till dess betalning skedde, äfvensom att godtgöra föreningens rättegångskostnader med 236 kronor 50 öre jemte lösen och stämpel till Rådstufvurättens protokoll.

Sandberg sökte ändring i Svea Hofrätt, dervid han vidhöll, att föreningen genom sin åtgärd att utan Sandbergs medgifvande nedsätta försäkringssumman brutit försäkringsaftalet.

Föreningen bestred ändringssökandet.

Hofrätten meddelade dom den 1 Februari 1901 och enär föreningen icke på grund af reglementets bestämmelser kunde anses hafva varit berättigad att utan Sandbergs medgifvande nedsätta försäkringssumman för ifrågavarande fartyg, men Sandberg medgifvit att gälda det belopp 8 kronor 90 öre, som från tiden före 1896 återstode oguldet, funne Hofrätten, med ändring af Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken, föreningens derutinnan förda talan icke kunna i vidsträcktare mån bifallas än att Sandberg förpligtades att till föreningen gälda 8 kronor 90 öre jemte

5 % ränta derå från stämningsdagen till dess betalning skedde; och blefve rättegångskostnaderna såväl vid Rådstufvurätten som i Hofrätten parterna emellan kvittade.

En ledamot var skiljaktig och fann ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag samt förpligtade Sandberg ersätta vederpartens kostnader i saken i Hofrätten med 40 kronor.

Föreningen fullföljde talan hos Kungl, Maj.t. Grunden för bestämmelsen om årliga besigtningar vore att tillse att fartyget hade samma värde som vid försäkringstillfället. Föreningen hade varit icke blott berättigad utan skyldig att på grund af ifrågavarande stadgande och besigtningsmannens utsago vidtaga nedsättningsåtgärden likasom Sandberg måst åtnöjas dermed eller utgå ur föreningen.

Sandberg bestred föreningens talan.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj.t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta föreningen ersätta Sandbergs kostnader i saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

Saken föredrogs den 11 Februari 1903 i Högsta Domstolen hvars flesta ledamöter, Justitieråden *Skarin*, *Lilienberg*, *Petersson* och *Cassel* uti dom utgifven den 4 Mars 1903 biföllo Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Lindbäck*, med hvilken Justitieråden *Norberg* och *Huss* instämde, yttrade:

„Emedan, såsom Rådstufvurätten yttrat, af handlingarna framgår, att ifrågavarande fartyg blifvit på begäran af Sandberg intaget i föreningen för en försäkringssumma af 5400 kronor för tiden från och med den 15 Maj 1893 till viss tid förflutit efter det anmälan om utträde ur föreningen skett mot erläggande af årliga premier på sätt det för föreningen gällande reglemente bestämmer, äfvensom att Sandberg icke i öfverensstämmelse med hvad i reglementet är föreskrifvet gjort anmälan om utträde ur föreningen;

ty och enär, om än, på sätt Hofrätten ansett, fartygets försäkringssumma enligt reglementet icke skulle kunna utan ömsesidigt samtycke nedsättas, den omständighet, att föreningen efter det på dess föranstaltande i reglementet föreskrifven besigtning å fartyget år 1896 egt rum meddelat Sandberg att försäkringssumman nedsatts till 5000 kronor, motsvarande två tredjedelar af det belopp, hvartill fartyget vid besigtningen uppskattats, icke, såsom Sandberg sökt göra gällande, kan anses innebära, att för-

säkringsaftalet blifvit å föreningens sida brutet, helst berörda meddelande uppenbarligen endast utgjort ett på föreningens uppfattning om rätta tydningen af reglementet grundadt tillkännagifvande rörande storleken af det belopp, föreningen med hänsyn till fartygets genom besigtningen utrönta minskade värde ansåge sig jemlikt reglementet vara pligtig till Sandberg utgifva, derest fartyget ginge förloradt, hvilket tillkännagifvande icke inverkar på Sandbergs rätt att utfå försäkringssumman oförminskad i händelse dylik rätt enligt reglementet honom tillkommer;

alltså och då Sandberg ej heller i öfrigt ådagalagt något förhållande, som kan för honom medföra befrielse från skyldigheten att betala ifrågavarande, ostridigt oguldna premier med det belopp, hvartill de under rättegången bestämts;

men det icke blifvit visadt, att Sandberg har laglig förpligtelse att ersätta föreningen fordrade besigtningsarvodet 10 kronor 72 öre;

pröfvar jag lagligt att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens utslag med allenast den rättelse, att Sandberg befrias från att till föreningen utgifva omförmälda 10 kronor 72 öre jemte ränta derå."

28.

Kungl. Maj.ts Dom den 13 Mars 1903.

J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag och Rederiaktiebolaget Höfding

mot

Saltviks Trävaruaktiebolag.

Pråmen „Julia" lastad med trävaror på färd från Värtan till Sundsvall ryckes under rådande storm och hög sjö loss från den bogserande ångaren och drifver ut till sjös. Ångaren „Saltvik" ger sig ut till hafs att söka efter pråmen, anträffar densamma drifvande redlös och öfvergifven af sin besättning samt inbogserar pråmen till Hudiksvall. Bergarelönen bestämmes af såväl Rådstufvurätten som Hofrätten och Kungl. Maj.t till 800 kronor. Det bergades värde beräknades, efter afdrag af kostnaden för lastens lossning m. m., till 2652 kronor 18 öre.

Till Rådstufvurätten i Sundsvall uttog Saltviks Trävaruaktiebolag stämning å J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag med yrkande att enär förstnämnda bolags ångare „Saltvik" den 26 Oktober 1899 i närheten af Korsholmen utanför Hudiksvall omkring två engelska mil från land bergat en Enhörnings Trävaruaktiebolag tillhörig pråm „Julia" med last af trävaror till ett värde af 4900 kronor, Saltviks Trävaruaktiebolag måtte i bergarelön tillerkännas en tredjedel af nämnda belopp jemte ränta.

Enhörnings Trävaruaktiebolag genmälde, att bolaget efter erhållen kännedom om den med pråmen „Julia" inträffade olyckshändelsen förhyrt ångaren „Saltvik" såsom vanlig bogserbåt för att tillsammans med ångaren „Höfding" gå ut till sjös och söka efter „Julia". På grund häraf vore allt tal om bergning i vanlig bemärkelse obefogadt. Bolaget ville endast medgifva en godtgörelse af 10 kronor i timmen för den tid af omkring ett dygn, som bogseringen kräft, eller i rundt tal 240 kronor. I hvarje fall vore lastens värde för högt uppgifvet. Värdet af lasten, hvilken utgjorts af 30 standards trävaror, vore högst 3000 kronor, hvarförutom från detta belopp borde afdragas kostnaden för lastens lossande och förvaring m. m. till belopp af 347 kronor 82 öre.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 15 Juli 1901, att Rådstufvurätten af handlingarna i saken inhemtat:

att då bogserångaren „Höfding", förd af befälhafvaren Gustaf Kållström, på morgonen den 25 Oktober 1899, bogserande två bemannade och med trävaror lastade pråmar, den ena benämd „Julia", på resa från Lilla Värtan till Sundsvalls hamnområde befunnit sig i farvattnet utanför Hudiksvall, pråmarne af rådande storm och hög sjö ryckts loss från ångaren, hvarefter pråmarne med manskap råkat i drift ut till sjös och icke kunnat åter infångas;

att Källström med anledning häraf med ångaren begifvit sig in till Hudiksvall för att anskaffa hjelp för bergning af pråmarne med manskap och last och att, sedan Källström i telefon meddelat disponenterna för Enhörnings och Saltviks Trävaruaktiebolag hvad som inträffat, sistnämnda bolag beordat sin bogserångare „Saltvik" att deltaga i arbetat med pråmarnas uppsökande;

att båda ångarna „Höfding" och „Saltvik" påföljande morgon den 26 Oktober, utan att aftal träffats om viss ersättning för ångaren „Saltvik"s biträde, på skilda vägar gifvit sig ut till

hafs för at söka efter de förolyckade pråmarne, och att den ena af dessa, „Julia“, af ångaren „Saltvik“ vid middagstiden utanför Agö fyr påträffats drifvande redlös, flytande på lasten och af sin besättning öfvergifven;

att „Saltvik“ tagit pråmen på släp och inbogserat densamma till Hudiksvall, dervid „Saltvik“, sedan lugnare vatten uppnåtts, biträdts af „Höfding“, som efter pråmens anträffande och infångande tillkommit;

att utredning icke förebragts angående pråmens värde efter bergningen;

samt att den bergade lasten utgjorts af omkring 30 standards trävaror, som omhändertagits af Enhörnings Trävaruaktiebolag;

och enär på grund häraf och hvad i öfrigt förekommit Rådstufvurätten funne de af ångaren „Saltvik“ vidtagna åtgärderna vara att hänföra till bergning och samma ångare, alltså jemlikt 9 kapitlet i Sjölagen berättigad till bergarelön,

samt det bergade icke, såvidt Saltviks Trävaruaktiebolag visat, kunde anses hafva i värde öfverstigit af Enhörnings Trävaruaktiebolag medgifna beloppet 3000 kronor, derifrån borde afdragas sistnämnda bolags kostnad för lastens lossande och förvaring m. m. till ostridigt belopp af 347 kronor 82 öre;

bestämdes bergarelönen till 800 kronor, och förpligtades förty Enhörnings Trävaruaktiebolag att till Saltviks Trävaruaktiebolag mot kvitto genast utgifva sistnämnda belopp jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen den 30 Oktober 1900 tills betalning skedde, hvarjemte Enhörnings Trävaruaktiebolag förpligtades att ersätta motpartens rättegångskostnad med 425 kronor.

Enhörnings Trävaruaktiebolag klagade i Svea Hofrätt. Från den bergade lastens värde borde ytterligare afräknas kostnaden för godsets forsling till Sundsvall, der det försålts och fördelaktigast kunnat försäljas, med 442 kronor 82 öre. Af återstoden borde högst en femtedel eller 441 kronor 89 öre beräknas såsom bergarelön och af detta belopp 135 kronor 85 öre tillkomma Saltviks Trävaruaktiebolag och resten rederiaktiebolaget Höfding såsom egare till ångaren „Höfding“.

Rederiaktiebolaget Höfding anmälde sig i Hofrätten såsom mellankommande part och gjorde ett med Enhörnings Trävaruaktiebolag under yrkande om andel i bergarelönen.

Hofrätten meddelade dom den 21 Mars 1902 och enär Rederiaktiebolaget icke genom de med ångaren „Höfding“ vid

ifrågavarande tillfälle vidtagna åtgärder kunde anses hafva medverkat till bergningen af pråmen „Julia“, kunde Rederiaktiebolagets i Hofrätten framstälda påstående icke bifallas; och funne Hofrätten beträffande Enhörnings Trävaruaktiebolags fullföljda talan ej skäl att göra ändring i Rådstufvurättens utslag.

Enhörnings Trävaruaktiebolag och Rederibolaget sökte ändring hos Kungl. Maj.t.

Med bifall till Nedre Revisionens hemställan pröfvade Högsta Domstolen rättvist fastställa Hofrättens dom samt ålade sökandena att ersätta motpartens kostnader i saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte domslösen.

29.

Norges Høiesteret den 2den Mai 1903.

Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo
(Advokat H. J. Rønneberg)

mod

Skibsreder A. O. Lindvig.
(Adv. Harald Blichfeldt.)

En Selvskyldnerkautionist for Præmier til en gjensidig Skibsassuranceforening, ifølge hvis Love Tilskud ikke maa overstige 10 % af Assurancesummen, er ialfald ikke ansvarlig for Tilskud, der paa Grund af særlige Forhold (Direktørens Underslæb m. v.) kommer til at overskride dette Maximum.

Ved Kristiania Sjørets Dom af 19de August 1901 blev i Sagen: Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo mod Skibsreder A. O. Lindvig saaledes kjendt for Ret:

„Indstævnte, Skibsreder A. O. Lindvig bør for Citantskabet, Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbos Tiltale i denne Sag fri at være. I Sagsomkostninger bør nævnte Citantskab til Indstævnte betale Kr. 70.00 — sytti — Kroner, der udredes inden 3 — tre Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.“

Denne Dom er af Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo ved Stævning af 30te August 1901 indbragt for Høiesteret, hvor Appellantskabet har ladet nedlægge saadan Paastand:

„At Indstævnte, Skibsreder A. O. Lindvig tilpligtes at betale til Appellantskabet, Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo, Kr. 2577.70 med 6 o/o Renter deraf fra 1ste Januar 1896 til Betaling sker, samt at Appellantskabet tilkjendes Sagens Omkostninger ved Sjøretten og Høiesteret."

Indstævnte A. O. Lindvig har fra sin Side ladet nedlægge saadan Paastand:

„At Indstævnte frifindes for østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbos Tiltale i denne Sag og tilkjendes tilstrækkelige Sagsomkostninger hos Boet."

Angaaende nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henvises til Sjørettens Doms Præmisser.

For Høiesteret er fremlagt 7 Garantierklæringer for „Præmier" for Fartøier, der ere Medlemmer af Foreningen. Kun en af disse garanterer tillige for Tilskud."

5 af Garantierklæringerne er udfyldte trykte Blanketter, udfærdigede af Foreningen. I disse Blanketter omhandles kun „Præmier". Af de to haandskrevne Erklæringer lyder den ene paa „Præmier og Tilskud", den anden alene paa „Præmier".

Videre er for Høiesteret fremlagt tvende Skrivelser, den ene fra Udstederen af en af de ovennævnte, alene paa „Præmier" lydende Garantierklæringer, den anden fra en af Direktørerne i Østlandske Skibsassuranceforening, begge støttende den Mening, at under Ordet „Præmier" ogsaa skulde indgaa de paa Interessenterne i Foreningen udenfor Præmierne reparterede Beløb.

Indstævnte har, som det sees, mod Søgsmaalet indvendt:

For det Første, at hans Kaution som lydende alene paa Præmier ikke kan ansees tillige at gjælde Tilskud, for det Andet, at selv om det Modsatte maatte antages, kan dog ikke det heromhandlede Beløb, der er udlignet ikke til Dækning af ordinære Forpligtelser (Erstatninger), men til Dækning af et Underskud, som væsentlig skriver sig fra Kontorchef Lundquists Underslæb, betragtes som Tilskud i Lovens Betydning, og

for det Tredie, at Kautionen under ingen Omstændighed kan ansees at gjælde Tilskud udover den i Lovenes § 13 bestemte Grændse for Tilskudspligten, nemlig 10 pCt. af Assurancesummen, og at Hoveddebitor, Aktieselskabet Ranavola, efter hvad der

er *in confesso*, selv har betalt foruden Præmie ogsaa disse 10 pCt.

Høiesteret kommer, ligesom Sjøretten, til det Resultat, at Indstævnte maa frifindes.

Man skal ikke indgaa paa den første Indsigelse, hvilken af Sjøretten er givet Medhold, og heller ikke paa den anden, idet man finder, at den tredie i alle Tilfælde maa være afgjørende. Indstævntes Kautionserklæring kan under ingen Omstændighed forstaaes saa, at derved skulde være overtaget et videregaaende Ansvar end for vedkommende Medlems Forpligtelse, saaledes som denne ved Lovene, disses § 13, er begrændset. Ligesaalidt som det kan have været Foreningens Mening at fordre Kaution for mere, end hvad Medlemmerne ifølge Lovene pligtede ligeoverfor hverandre, ligesaalidt kan det antages at have været Kautionistens Mening at overtage noget videregaaende Ansvar. De Betragtninger, som ligger til Grund for den af Appellanten paaberaabte Høiesteretsdom i Retstid. for 1900, Side 129, ved hvilken Foreningens Medlemmer uanseet Begrændsningen i § 13 fandtes ansvarlige for Foreningens hele Gjæld, er ikke anvendelige ved Spørgsmaalet om Kautionisternes Ansvar.

Her for Retten bestrider Appellanten, at „Ranavola" selv har betalt de 10 pCt.s Tilskud. Dette var imidlertid, som af Indstævnte paapeget, *in confesso* ved Sjøretten, og denne Indsigelse, mod hvilken Indstævnte har protesteret, kan saaledes ikke komme i Betragtning.

Sagens Omkostninger for Høiesteret findes Appellanten at maatte tilsvare Indstævnte.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo, til Indstævnte, Skibsreder A. O. Lindvig, 200 — to Hundrede — Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

Til Dækning af Den østlandske Skibsassuranceforenings Underskud har dens Konkursbos Bestyrelse under 26de November 1895 udlignet et Tilskud paa Foreningens Medlemmer i 1893 (ɔ: ved Foreningens Opløsning) med 270 % af Nettopræmien for 1893. I Henhold hertil er der af nævnte Bestyrelse udlignet paa Aktieselskabet „Ranavola" for Skib „Eglantine" et Beløb Kr. 2577.70, hvilken Sum er Rederiet debiteret pr. 1—1—1896. Da

Firmaet Lindvig & Schjelderup under 11te April 1891 har indgaaet som Selvskyldnerkautionist for, hvad Aktieselskabet „Ranavola" maatte være eller i Fremtiden blive skyldig til Den østlandske Skibsassuranceforening for Præmier for Barkskib „Eglantine", har nævnte Forenings Konkursbos Bestyrelse gjort Paakrav hos A. O. Lindvig, der er ansvarligt Medlem af Firmaet Lindvig & Schjelderup, idet nævnte Bestyrelse i Henhold til omhandlede Garanti har anseet samme ansvarlig for det her udlignede Beløb. A. O. Lindvig har imidlertid ikke villet betale det afkrævede Beløb, hvorfor Konkursboet ved Sjøretsstævning af 12te Novbr. 1900 har sagsøgt A. O. Lindvig og inden Retten nedlagt saadan Paastand:

At Skibsreder A. O. Lindvig tilpligtes at betale til Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo Kr. 2577.70 med 6 % Renter fra 1ste Januar 1896 samt Sagens Omkostninger med et tilstrækkeligt Beløb.

Indstævnte har nedlagt saadan Paastand:

At Indstævnte frifindes for Citantskabets Tiltale og tilkjendes tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Citantskabet har til Støtte for sin Paastand henvist til de af Høiesteret under 15de og 17de December 1899 afsagte Domme, indtaget i Retstid. No. 9 for 1900 (S. 129—144), hvor Foreningens Medlemmers Ansvar for det heromhandlede Tilskud er fastslaaet. Garantierklæringen omfatter enhver Præmie, Forskud som Efterskud, og da det omprocederede Tilskud ikke er andet ene Efterskudspræmie maa Indstævnte, anfører Citantskabet, i Henhold til den afgivne Garantierklæring have at udrede samme.

Indstævnte har paa sin Side særlig fremholdt, at hans Kautionserklæring kun lyder paa Præmier, og da „Ranavola" ikke skylder noget i Præmier, maa allerede dette være tilstrækkeligt til hans Frifindelse. Men selv om Garantierklæringen skulde opfattes ogsaa at omfatte de Tilskud, som Medlemmerne af den gjensidige Assuranceforening har at udrede i Tilfælde af, at Erstatningen af deciderede Skader ikke kan dækkes ved de indvundne Præmier, mener Indstævnte, at han, der sagsøges som Kautionist, maa blive fri al den Stund Aktieselskabet „Ranavola", for hvem Indstævnte har garanteret, har betalt til Citantskabet baade Præmier og Tilskud indtil 10 % af den assurerede Sum, hvilket ifølge Foreningens Loves § 13 er den yderste Grænse for Aktieselskabets Pligt til at betale Tilskud. Videre har Indstævnte, der iøvrigt har polemiseret mod de af Citantskabet citerede Høiesteretsdomme, paaberaabt sig, at det her omprocederede Beløb ikke engang er Tilskud i den Betydning, hvori Foreningens Loves §§ 13 og 5 bruger dette Ord, idet ny Udligning og nye Krav nu maa gjøres hos Foreningens Interessenter, ikke for at dække Ansvar efter Lovens § 1 (Assureredes Erstatningskrav), men fordi Foreningens Kontorchef Lundquist har besveget Foreningen og forbrugt de engang som Tilskud indbetalte Beløb, der fuldt ud vilde have dækket de Erstatningsberettigede. Da nu Indstævnte ikke er Garantist for Lundqvists Underslæb og Bestyrelsens slette Dispositioner, maa Indstævnte derfor i ethvert Tilfælde være fri.

Retten skal bemærke, at da Indstævnte er sagsøgt qva Kautionist, gjælder det at undersøge, hvad han har kautioneret for, og om den, for hvem han har kautioneret, Aktieselskabet Ranavola har saadan Gjæld, som Kautionen omfatter. Efter den fremlagte Kautionserklæring har Indstævnte indgaaet som „Selvskyldnerkautionist" for Præmier, Aktieselskabet Ranavola maatte

være eller i Fremtiden blive skyldig til Den østlandsko Skibsassuranceforening for Barkskib „Eglantine"s Vedkommende. Kautionen gjælder saaledes efter sine Ord kun Præmier, men gjør Citantskabet ogsaa i den Anledning gjældende, at heromhandlede Repartitionsbidrag (Tilskud), som Foreningens Medlemmer i Tilfælde har at udrede, virkelig er Præmier og saaledes omfattes af Kautionen *qu.*, idet disse Tilskud maa betragtes som Efterskudspræmie, som Medlemmerne har at betale for Tilfælde af, at de forskudsvis beregnede Præmier viser sig utilstrækkelige til at dække Foreningens Forpligtelser. Naar der derfor, anfører Citantskabet videre, først forlangte Garanti, havde Foreningen ingen fornuftig Grund til at skjelne mellem Forskuds- og Efterskudspræmier, saaledes at den skulde forlange Garanti for Forskud eg ikke for Efterskud; dette sidste vilde endog være fornuftstridigt, da man ligeoverfor Forskud havde andre Midler til at sikre sig Præmiens Betaling. Retten finder vistnok, at det forsigtigste havde været for Foreningen, naar den ikke ansaa vedkommende Medlem for god nok i sig selv at forlange Garanti saavel for de almindelige Præmier som for Repartitionsbidrag, men det kan jo ingenlunde siges at være fornuftstridigt kun at kræve Garanti for førstnævnte Art Forpligtelser, idet dette jo bl. a. kan have sin gode Grund deri, at Foreningen gik ud fra ved Hjælp af de almindelige Præmier at ville klare sine Forpligtelser, ligesom det jo heller ingenlunde var givet, at vedkommende Medlem kunde skaffe nogen Garantist for andet end Præmierne. Retten kan heller ikke være enig med Citantskabet i at betragte disse Repartitionsbidrag eller Tilskud som identiske med Præmier saaledes som Foreningens Love er affattede. Disse formenes tvertimod at skjelne ganske skarpt mellem Præmier og Tilskud og ikke at opfatte dem som et og samme Begreb. Saaledes heder det i Lovenes § 5, 2den Passus: „Ved Policens Udstedelse stiller Vedkommende Kaution for P r æ m i e r o g m u l i g t T i l s k u d, hvis Direktionen forlanger det." Videre heder det i § 13, der for Tilfælde af, at Erstatningen af deciderede Skader ikke dækkes ved de indvundne Præmier, indeholder Bestemmelse om Foreningens Medlemmers Forpligtelser til at yde Tilskud efter Repartition af det manglende paa Medlemmerne: „Repartitionen af det manglende foretages i F o r h o l d til den af ethvert Medlem i Aarets Løb erlagte P r æ m i e i Sommer- og Vinterterminen — — -- Mere end 10 % af de indskrevne Assurancesummer kan i et Assuranceaar ikke reparteres: skulde disse i F o r b i n d e l s e med Foreningens i n d v u n d n e P r æ m i e r ikke kunne dække Erstatningskravene osv.

Lovenes § 15 indeholder Bestemmelserne om Præmier og opnævnes deri de forskjellige Arter af samme: Fast Præmie, Vinterpræmie og Extrapræmie, hvorimod der ikke med et Ord antydes hverken der eller andetsteds noget om, at de i § 13 omhandlede Repartitionsbidrag eller Tilskud er at anse som Præmier.

Efter § 15 erlægges ogsaa Præmierne efter visse deri anførte Procenter af den assurerede Sum og er saaledes let udregnelige paa Forhaand, medens derimod de Tilskud, som Foreningens Medlemmer efter § 13 i Tilfælde har at tilsvare, naar de indvundne Præmier ikke kan dække Tabene, jo ikke paa Forhaand kan vides, idet der alene haves den Maximumsgrænse, at der i et Assuranceaar ikke kan reparteres mere end 10 % af den indskrevne Assu-

rancesum. Ved at garantere for Tilskud paatager man sig derfor en eventuel betydelig større Forpligtelse end ved at garantere for Præmier. Et Medlem af Foreningen er vistnok forpligtet til:

1. at betale Præmier og derhos

2. muligt Tilskud, men medens den Førstforpligtelse altid er givet ved Tegning af Policen saa er det jo meget muligt at der ikke senere vil blive Spørgsmaal om sidstnævnte Forpligtelse da den kun opstaar dersom Tabene i et Aar vil blive saa store, at de ikke kan dækkes ved de indvundne Præmier. Der synes saaledes her at være Spørgsmaal om 2de under forskjellige Omstændigheder indtrædende Forpligtelser, hvilket jo ogsaa skyldes den Omstændighed at et Medlem af Foreningen paa engang er Forsikringstager og Forsikringsgiver. Naar der derfor i Kautionserklæring *qu.* ikke forefindes den ringeste Antydning om, at deri indeholdte Garanti for Præmier skal omfatte andet end hvad der i Foreningens Love kaldes for Præmier, hvilket efter det ovenanførte vil sige den ved Policens Tegning givne Forpligtelse til at betale Overensstemmende med Lovenes § 15, formenes det at være klart, at Foreningen maa have den strengeste Bevisbyrde for at nævnte Erklæring fra Indst.'s Side er ment at indeholde ogsaa en Garanti for den anden Forpligtelse. hvorom der som nævnt for Foreningens Medlemmer er Spørgsmaal nemlig for de Tilskud, som et Medlem af Foreningen i Tilfælde har at udrede overensstemmende med Lovenes § 13 ved Siden af de foreskrevne Præmier.

Der er imidlertid ikke ført noget Bevis herfor og faar det derfor gaa ud over Foreningen dersom den virkelig har havt til Hensigt at skaffe sig Garanti ogsaa for Tilskud og desuagtet formuleret en Garantierklæring der alene lyder paa Præmier. Kautionserklæringen *qu.* vil saaledes blive at anse som omfattende A/S. „Ranavola"s Forpligtelse til at betale Præmier og da der *in confesso* mellem Parterne at nævnte Selskab i saa Henseende har opfyldt sine Forpligtelser vil følgelig Citsk. heller intet have at kræve af Indst., der derfor vil blive at frifinde. Efter dette Resultat finder Retten det unødvendigt at indgaa paa nogen af de øvrige af Indst. fremførte Indsigelser mod Søgsmaalet.

Citsk. formenes efter det foreliggende at burde tilsvare Sagens Omkostninger, der billiges med Kr. 70.

Thi kjendes for Ret:

Indst. Skibsreder A. O. Lindvig bør for Citsk. Den østlandske Skibsassuranceforenings Tiltale fri at være.

I Sagsomkostninger bør nævnte Citsk. til Indst. betale 70 — sytti — Kroner, der udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

L. Bade
konst.

Karl Hansen

Thomas Beck.

30.

Den permanente Voldgiftskomité i København til Afgørelse af Stridigheder under Maanedscerlepartier, den 24de April 1903.

H. C. Christensen, Marstal,

mod

J. Bernburg, København.

Den Omstændighed, at et Certeparti fastsætter Maximum af Ladningens Kvantum, berøver ikke Skipperen Ret til at fordre Fragt af det fulde udveiede Kvantum, selv om det overstiger det fastsatte Maximum, naar Fragten er fastsat til en vis Sum pr. Ton.

Ved Certeparti af 3die Februar d. A. blev S/S „Energi" af Marstal, og hvis Rheder er H. C. Christensen, Marstal, bortfragtet til Herr J. Bernburg af København for at overføre en Ladning Superphosphat i Sække fra Boness til Nakskov og Bandholm.

I dette Certeparti findes følgende Bestemmelser:

„. . . . . a full and complete cargo of minimum, maximum 1300 tons phosphate in bags . . . . ."

samt:

„. . . . . on being paid freight: per ton of 20 Cwt. gross weight: 5/9 d, say Five Shillings and Nine Pence British Sterling in full . . . . ."

Angaaende Fragtbetalingen i Henhold til dette Certeparti er der nu opstaaet Uenighed mellem Parterne, idet Rhederen har forlangt Fragten betalt efter det fulde udveiede Kvantum 2,697,665 Pd. i Henhold til kgl. Veierattest, medens Befragteren kun vil betale Fragt af 1300 Tons, og er denne Disput indanket for undertegnede Voldgiftskomité.

Komitéen finder nu vel, at det i Disput værende Certeparti er mindre klart affattet, men *da* Fragten ikke er fastsat til en Lump-Sum — £ 373. 15. 0, nemlig 1300 × 5/9 d. — men til

5 sh. 9 d. per ton of 20 Cwt. gross weight, *da* den udlossede Vægt foreligger officielt constateret, hvad der derimed ikke er Tilfældet for den indtagne Vægt, med hvilken Kaptainen i Connossementerne har erklæret sig ubekendt, *da* det efter af Komitéen indhentede sagkyndige Udtalelser ikke kan antages, at Overvægten hidrører fra Reisen, noget Befragteren heller ikke ses at have paastaaet, og *da* det, naar Fragt skal betales efter Vægt, uden at det er nærmere angivet, om indtagen eller udlosset Vægt, er det almindelige, at der betales Fragt efter udlosset Vægt, finder Komitéen, at Herr Bernburg bør betale Fragt efter den udlossede Vægt.

Omkostningerne deles.

Thi kendes for Ret:

Grosserer J. Bernburg bør til Skibsrheder H. C. Christensen. Marstal, betale Fragt i Henhold til Certeparti af 3die Februar d. A. af det fulde udveiede Kvantum.

Voldgiftsomkostningerne, 60 Kr., betaler Herr H. C. Christensen og J. Bernburg med Halvdelen hver.

København den 24de April 1903.

(sign.) *William Callesen.* (sign.) *D. Torm.* (sign.) *Axel Damm.*

p. v. c.

Axel Damm.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 26. ***Christiania Sjøret:*** *Dampskibet „Ernst"s Rederi mod Dampskibet „Victoria"s Rederi. — 27.* ***Kungl. Maj.ts Dom:*** *Sjöförsäkringsföreningen „Norrtelje" mot Sjökaptenen P. J. Sandberg. — 28.* ***Kungl. Maj.ts Dom:*** *J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag och Rederiaktiebolaget Höfding mot Saltviks Trävaruaktiebolag. — 29.* ***Norges Høiesteret:*** *Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo mod Skibsrheder A. O. Lindvig. — 30.* ***Den permanente Voldgiftskomité i København:*** *H. C. Christensen mod J. Bernburg, København.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 10-11	Aargang IV	1903

31.

Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven.

Af Assurancedirektør, Dispachør *Theodor Ameln*.

I. Fragtens Begreb. II. Fragten som en Del af Skibsformuen. III. Fragten som Bidragsværdi til Havarigrosse. IV. Fragten som Assuranceobjekt.*)

I. Fragtens Begreb.

Med *Fragt* forstaaes det Vederlag, som en Person (Fragtføreren) betinger sig for at transportere Gods eller Personer.

Fragt bruges ogsaa (men kun sjelden) i Betydning af det Gods, som transporteres, men behandles her udelukkende i førstnævnte Betydning.

Af ovenstaaende Definition sees, at en af Væsensbestemmelserne i samme er, *at Vederlaget skal være betinget for at udføre en Transport.*

*) De to sidste Afdelinger af denne Studie, nemlig om Fragten som Bidragsværdi til Havarigrosse og som Assuranceobjekt, ventes at ville foreligge færdige ud paa Høsten.

Af de for enhver Kontrakt gjældende almindelige civilretslige Regler fremgaar det som selvsagt, at Fragtføreren paatager sig, saavidt det er ham muligt, at levere Gjenstanden for Transporten i samme Stand, som han modtog den, og at ham tilregnelig Mangel paa fornøden Forsigtighed og Omhu i saa Henseende, medfører Erstatningspligt for ham. Det synes derfor at være mindre korrekt, naar man som en integrerende Bestemmelse af Fragtbegrebet har anført, at Fragtføreren tillige paatager sig Tilsyn med Transportens Objekt. Det bliver ligefuldt en Fragtkontrakt om t. Ex. ved Transport af levende Dyr egen Vogter medfølger og sørger for deres forsvarlige Anbringelse og Behandling ombord.

Heller ikke spiller Transport*midlet* nogen Rolle ved Definitionen af Fragt. Transporten kan finde Sted ved eller uden Hjælp af saadanne Midler, og disse kan være af den allerforskjelligste Beskaffenhed. Der behøver heller ikke at benyttes samme Transportmiddel den hele Vei.

Under Fragt i vidstrakteste Betydning indgaar det saaledes, at en Person leier en anden for mod Vederlag at bære en Gjenstand fra et Sted til et andet; derimod ikke, naar han sendes et Ærinde med mundtlig Besked, — thi der mangler Transporten af en Gjenstand.

Transportmidlernes Art varierer i Uendelighed efter Beskaffenheden, Længden og andre Omstændigheder ved Transporten. Den væsentligste Forskjel betinges af, hvorvidt Transport sker tillands — Jernbaner, Sporveie, Vogne — eller tilsøs — Damp- og Seilskibe, Flaader etc.

Til Fragt i vidstrakteste Betydning hører Post-, Telegraf- og Telefonbefordringen. For de begge sidstnævntes Vedkommende kan vel herimod indvendes, at der mangler et „paatageligt" Transportobjekt, idet man vel neppe i Praxis kan anerkjende de transporterede Tegn og Lyd som saadant, men theoretisk maa det kunne forsvares, at henregne dem til Gruppen: Fragtforretninger.

At Vognmandsforretninger, Bybudsinstitutioner — kort sagt alle for Transport mod Vederlag anlagte Forretninger kommer ind under nævnte Gruppe, er indlysende.

Der er en speciel Art af Transport, som der i saa Henseende har været delte Meninger om, nemlig Transport ved Bugsering. Det vil her komme an paa Omstændighederne i hvert Tilfælde, hvorvidt Fragtkontrakt er forhaanden eller ikke. Hvis t. Ex. en

Skibsfører leier en Bugserbaad for at transportere hans Skib fra et Sted til et andet, men selv bibeholder Kommandoen over Transporten, saa foreligger der ingen Fragtkontrakt, men kun Kontrakt om Leie af et Transportmiddel (hvorom nærmere senere); eller man kan sidestille Forholdet med, at en Skibsfører leier en Maskine, som indsættes i Fartøiet og betjenes af leiede Maskinister. Men hvis Bugserbaadens Reder paatager sig med fuldt Ansvar som Fragtfører ved Bugsering at bringe en Gjenstand — en Flaade eller en Lægter, ligegyldigt om med eller uden Last — fra et Sted til et andet, saa kan det neppe modsiges, at der er en Fragtkontrakt tilstede. Tvivlsomt er det imidlertid om Sølovens specielle Bestemmelser for et almindeligt Fragtkontraktforhold ogsaa lader sig benytte for en Bugseringskontrakt af sidst angivne Indhold.

Fragtvederlaget faar ofte forskjellige Benævnelser; ved Passagerbefordring kaldes det saaledes (efter Maaden, hvorpaa det opkræves, ved Billetter): Billetpenge, ved Post- og Telegrafbefordring: Porto, ved Bugsering: Slæbeløn, ved Befordring pr. Vogn: Kjørepenge etc.

Af den angivne Væsensbestemmelse, at Vederlaget skal være betinget for at udføre en Transport, fremgaar det, at det ikke er tilstrækkeligt til at etablere et Fragtforhold, at der træffes Aftale om *Leie af Retten til at benytte et Transportmiddel;* det afgjørende Moment er, *at Transport virkelig finder Sted.*

Hvis nogen f. Ex. leier en hurtigseilende Kutter, udelukkende i det Øiemed at lade den deltage i en Kapseilads, saa er derved intet Fragtforhold etableret, men kun et ganske almindeligt Tingsleieforhold.

Ligesaa, hvis nogen træffer Aftale med en Jernbanes Bestyrelse om, at et Tog mod en vis Godtgjørelse skal gaa fra en Station til en anden, kun for at konstatere, hvor hurtigt Distancen mellem Stationerne kan tilbagelægges, saa er dette ikke nogen *Fragt*kontrakt; men hvis Toget leies i Øiemed at bringe, om end kun én Passager eller ét Kolly Gods mellem de angivne Stationer, saa bliver det et Fragtforhold.

Endvidere følger af samme Væsensbestemmelse, at en Aftale om, at Transportmiddel skal bringes hen til et Sted til en bestemt Tid for at kunne benyttes til en vis Transport, ikke kommer ind under Fragtkontrakten.

Hvis nogen leier et Extratog for Passagerbefordring fra A-

Station til B-Station, og der ikke findes Lokomotiv og Vogne paa A-Station, men Jernbanens Funktionær paatager sig at skaffe dem derhen paa en bestemt Tid, saa har denne Reise hen til A-Station fra rent retsligt Standpunkt seet, intet Sammenhæng med Fragtkontrakten, som gjælder Transport fra A-Station til B-Station og først træder i Kraft *efter* at Transportmidlerne er frembragte. For denne Kontrakt, som saadan, er det aldeles uvedkommende, enten Jernbanens Transportmidler findes paa Stedet eller maa hentes andetsteds fra. En helt anden Sag er det *ydre* Sammenhæng mellem disse to Reiser, at Fragtkontraktens Opfyldelse ved et Uheld under Vognenes Transporteren kan forsinkes eller umuliggjøres.

Det er en Fragtføreren *før* Fragtkontraktens Ikrafttræden paahvilende Pligt, at skaffe Transportmidlerne tilstede der, hvor Transporten skal begynde.

Dette er vistnok uimodsigeligt.

Denne Skjelnen mellem at bringe selve Transportmidlet fra et Sted til et andet, hvorved intet Fragtforhold opstaar, og at benytte Transportmidlet til at føre Gods og [eller] Personer, hvorved et saadant Forhold etableres, er af største Vægt ved alle Fragtkontrakters Behandling og ikke mindst ved Kontrakter om Transporter tilsøs.

Den bliver imidlertid meget ofte ikke gjort, og derved gives Anledning til feilagtige Opfatninger af de hidhørende Retsspørgsmaal, for hvis korrekte Besvarelse den er af grundlæggende Betydning.

Fragtkontrakten er en Kontrakt om *Værksleie* og dens Objekt er *Fragtførerens* Arbeide for at transportere Godset eller Personerne; det er overladt til ham, under Ansvar for feilagtig Fremgangsmaade, at bestemme de nærmere Detaljer ved Transporten.

Dette hindrer selvfølgelig ikke, at der ved enkelte Fragtkontrakter gjøres Forbehold om Benyttelse af et bestemt angivet Transportmiddel, t. Ex. et vist Skib.

Om han udfører Arbeidet selv eller (helt eller delvis) ved Andre som Befuldmægtigede, er selvfølgelig i denne Henseende irrelevant. Men det er vel at mærke, at med Hensyn til *Fragt*kontraktens Opfyldelse er t. Ex. Skibsførerens Stilling ligeoverfor Rederen kun som negotiorum gestor; hans Egenskab af nautisk Dirigent kommer her ikke i Betragtning; det Arbeide han som *saadan* udfører, sker kun for at gjøre Skibet brugeligt som

Transportmiddel, og dette Forhold berører ikke Rederens Forhold som Fragtfører ligeoverfor Godsets Eier. Det er en *Forudsætning* for Fragtkontrakten, men ikke nogen integrerende Bestemmelse i denne, at Transportmidlet skal være fuldt ud brugeligt for Transporten — altsaa, t. Ex., at et Skib skal være tilstrækkeligt *bemandet* og udrustet.

Som et Bevis for Rigtigheden heraf, skal nævnes det Tilfælde, at et Dampskib erholder aarlig Subvention af Staten for Befordring af Post. Ved første Tanke vil man vistnok være tilbøielig til at henføre denne Subvention til Fragt; ligesom man vil sige, at det indgaar under Fragtkontrakten, at Skibets Fører og Mandskab pligter at arbeide for at bringe det subvenerede Skib frem. Men dette er aldeles feilagtigt.

*Fragt*kontrakten er her afsluttet mellem Staten og hver enkelt Brevafsender, og den virkelige *Fragt* er den for de transporterede Breve betalte *Porto*. Subventionen er intet andet end en Form for

a) Tingsleie, nemlig Leie af Transportmidlet: Skibet;

b) den dermed forbundne Værksleie, d. e. Leie for Skibsførers og Mandskabs Arbeide for at gjøre Transportmidlet brugeligt for Øiemedet; *denne* Værksleie har intet med Fragtkontraktens Værksleie, som er Leie af Postbetjentenes Arbeide for at bringe Brevene rigtigt frem.

Til yderligere Belysning af disse Forholde vil vi anføre følgende Exempel:

En Person paatager sig mod et bestemt Vederlag Flytning af Pianoforter. Dette er altsaa en ren Fragtkontrakt.

Hvis han selv eier det fornødne Transportmiddel — Vogn og Hest —, benytter han selvfølgelig dette. I modsat Fald kan han enten

a) leie Vogn og Hest og ved Hjælp af disse selv udføre Transporten, eller

b) overdrage til Eieren af Vogn og Hest at udføre Transporten.

Ved *a* kan han enten

1) kun leie Vogn og Hest og selv holde Kusk, eller

2) leie Vogn og Hest med Kusk.

a er ren Tingsleie, *b* er Tingsleie + Værksleie, men denne Værksleie — af Kuskens Arbeide som *saadan* — har intet med Fragtkontraktens Værksleie at bestille.

Ved *b* sker Transporten ligeoverfor Pianoforternes Eier selvfølgelig paa den oprindelige Fragtførers Ansvar; men mellem denne og Vognens og Hestens Eier er der afsluttet en ny. ren Fragtkontrakt.

Vi vil her kun beskjæftige os med Fragt i den snævrere Betydning af *Vederlag, som betinges for at transportere Gods tilsøs.*

Vi bortser altsaa fra Personbefordringen, hvis Behandling ligger udenfor Øiemedet med nærværende Forsøg paa en Klargjøring af endel Fragtspørgsmaal, hvorom der inden interesserede Kredse hersker stærk Dissens.

Vor Hensigt er ingenlunde at give en udtømmende Behandling af Fragtspørgsmaalene; heller ikke tiltror vi os at finde den absolut rigtige Løsning af de Spørgsmaal, som behandles; men hvis vor Fremstilling af Sagen kunde vække Diskussion om de hidhørende Spørgsmaal, og saaledes bidrage til deres rigtige Besvarelse, vilde jo vort Arbeide ikke være forgjæves.

De norske Retsbestemmelser om Fragt indeholdes væsentligst i „Lov om Sjøfarten"s 5te Kapitel, „Om Befragtning", og 11te Kapitel, „Om Sjøpanteret og Sjøfordringers Præskription", hvor mange af de hidhørende Spørgsmaal har fundet en tilfredsstillende Løsning og hvortil samt til Sølovkommissionens Motiver henvises.

Fragten (d. e. Vederlaget for Transport af Gods tilsøs) kan betinges paa flere Maader. For vort Øiemed vil det være tilstrækkeligt her at paapege de sædvanligst forekommende, nemlig at det betinges

1) i et bestemt Beløb for hvert Stykke Gods eller efter vis Vægt eller Maal o. desl.
2) som en bestemt Sum for en vis opgivet Transport („lumpsum"- eller „en rouche"-Befragtning)
3) for en vis Tid.

Fragtkontrakten kan i alle tre Tilfælde omfatte en eller flere Reiser.

For alle Tilfælde gjælder den ovenfor angivne almindelige Bestemmelse, at Vederlaget maa være betinget for Transport af

Gods. Dette maa specielt nøie erindres og fastholdes ved No. 3-Fragt, betinget for en vis Tid; thi denne Form for *Befragtning* maa nemlig ikke — som saa ofte sker — forvexles med de nu saa almindelig blevne s. k. Maanedsbefragtninger (time charter), d. v. s. en Kontrakt, hvorved en Reder udleier sit Skib for at benyttes af en anden som Transportmiddel for at udføre en Fragtkontrakt, som denne Anden har afsluttet.

Ved Befragtning paa Tid er det derimod Skibets Eier, som selv paatager sig Transporten mod en Godtgjørelse, der bestemmes for en vis Tid.

Af hvad der allerede er anført fremgaar det, at der ved disse s. k. Maanedsbefragtninger ikke etableres noget Fragtkontraktforhold mellem Leieren og Eieren; thi Kontraktens Gjenstand er ikke Transport af Gods, men kun Ret for Leieren til paa visse nærmere angivne Betingelser at benytte et Skib som Transportmiddel.

Som saadanne Betingelser pleier sædvanlig at stipuleres: Rederiet antager Skipper og Mandskab, som fremdeles er i dets Tjeneste, og besørger Skibets øvrige Udrustning samt Assurance.

Leieren forsyner Skibet med Bunkerkul, betaler Havneudgifter etc. og er i Kontraktstiden berettiget til selv at bestemme Skibets Reiser inden de fastsatte Grænser; han giver desangaaende sine Ordre direkte til Kapteinen.

Det fremgaar heraf tydelig nok, at Rederen ikke har nogensomhelst Befatning med Transporten, og at altsaa Leien ikke kan betragtes som Vederlag for denne. Leien maa betales enten Skibet benyttes til at transportere Gods eller gaar i Ballast.

Det er oprindelig den aldeles feilagtige Benævnelse „Fragt" istedetfor „Maanedsleie" eller et andet tilsvarende Ord, som har bragt Forvirring ind i disse Forholde og medført praktiske Vanskeligheder ved Løsning af hidhørende Retsspørgsmaal.

Den saakaldte Maanedsbefragtning er nemlig *væsentligst* at henføre til Tingsleie, medens Fragt i eg. Bemærkelse er Værksleie.

For Forholdet mellem Eier og Leier ved den nævnte Tingsleie gjælder ingen særegne Regler, fordi Gjenstanden, der leies, er et Skib.

Heller ikke den Omstændighed, at Skibets Eier under Leietiden holder Skipper og Mandskab ombord, forandrer noget heri; thi hvad der konstituerer Fragtkontrakten som Værksleiekontrakt er ikke det af Mandskabet ydede Skibsarbeide, men Fragtførerens Arbeide med at bringe Godset frem. Skibsmandskabets Arbeide

er kun en Betingelse for at gjøre Skibet brugeligt som *Transportmiddel*, og enten denne Betingelse opfyldes af Eieren eller det overlades til Leieren at besørge dette, har ingen Indflydelse paa Kontraktens Beskaffenhed. Leieren besørger derimod Godsets Ombordbringelse, Stuning og forsvarlige Placering, dets Losning og forsvarlige Ilandbringelse. Skipperen *som saadan*, d. v. s. i sin Egenskab af Rederens Tjener, har ingen Befatning med Godset. En anden Sag er det, at han særskilt kan engageres af Leieren til at varetage dennes Interesser som Fragtfører.

Om saadan Maanedsleiekontrakt indeholder Søloven kun én Bestemmelse, nemlig i § 275, at en saadan Kontrakt — her nærmere betegnet som „Overladelse af Skib af Eieren til en Anden til Brug i Sjøfart for egen Regning" og saaledes kun omfattende den *rene* Tingsleiekontrakt — „har ingen Indflydelse paa Sjøpantehaveres Ret efter dette Kapitel (ellevte) til at holde sig til Skibet".

§ 275 vil senere blive nærmere behandlet.

I de norske Motiver til Søloven siges (Side 119):

„Kapitlet (5te om Befragtning) giver alene Forskrifter om den almindelige Fragtkontrakt og omtaler ikke de Spørgsmaal, som kunne opstaa, naar Befragteren (Leieren altsaa) af et Skib igjen fragter dette ud til andre. Denne Retshandel forekommer saa sjelden hos os, at man ikke har anseet det nødvendigt, særligt at opholde sig ved de af samme flydende Forhold, der i ethvert forekommende Tilfælde bliver at bedømme efter de for direkte Befragtningskontrakter givne Bestemmelser."

Saa kan Forholdene forandre sig i Løbet af nogle faa Aar. Sølovskommissionens Motiver er trykte i 1890, og Enhver, som har noget Kjendskab til vore Søfartsforholde, ved, hvor stor Rolle disse af Kommissionen som et Slags „indirekte Befragtningskontrakter" betegnede Maanedscertepartier spiller i vore Dage, netop for norske Skibe.

Det under 3) nævnte *for en vis Tid betingede Transportvederlag* er derimod virkelig Fragt; thi her er Kontraktens Gjenstand Transport af Gods, som *Rederen paatager sig som Fragtfører*, og under Behandlingen af Fragtens forskjellige Positioner i søretslig Henseende vil vi ogsaa komme til at undersøge denne Form for Betingelse af Fragtvederlaget.

II. Om Fragt som en Del af Skibsformuen.

Rederens Skibsformue bestaar af Skib og Fragt, og i § 268 siger Søloven, at Søpanteret i Fragt omfatter: *„Bruttofragten for den Reise, hvorfra Fordringen hidrører"*.

Af Sølovkommissionens Motiver vedkommende det her til Behandling foreliggende Emne hidsættes:

„Hvad Rederiet skal resikere er ikke sin hele Formue, men „alene hvad det har sat i Vove paa Søen; Rederen bør ikke hefte „udover, hvad han har betroet Skipperen, fordi han savner Ad„gang til stadig Kontrol og Opsyn med ham. I Sammenhæng „hermed staar ogsaa den Omstændighed, at Skipperens Medkon„trahent paa fremmed Sted faktisk har og i mange Tilfælde alene „kan have Skibet for Øie som Satisfaktionsobjekt". — — — — — —

„Resultatet af Retsudviklingen er blevet den, at Rederen „kun hefter *for Skipperens Kontrakter og Delikter* med Skibet og *vedhængende Fragt.*"

— — — — — — — — — — — — — —

„Medens Udkastet saaledes har udvidet Regelen om Rederi„ets Frihed for personligt Ansvar til at gjælde ogsaa Skipperens „Kontrakter, har det paa den anden Side udvidet dette Ansvar „derhen, at ikke blot Skibet, men ogsaa *Fragten* hefter, medens „det efter Søfartsloven (den ældre) kun er Skibet, som hefter i „Tilfælde, hvor Rederen ikke hefter personlig. Men dette var en „Inkonsekvents af Søfartsloven; den Sætning, at Rederen skal „hefte med den Formue, han har sat i Vove paa Søen, maa jo „medføre, at ikke alene Skibet, men ogsaa Fragten hefter. Thi „Fragten hører til fortune de mer." — — —

„Efter den tyske Sølov (§ 452, 759) er det *Bruttofragten* „for vedkommende Reise, med hvilken Rederen hefter. Denne „Regel er efter gjentagne Drøftelser ogsaa optaget i nærværende „Udkast." — — —

„Dette Resultat er vistnok ogsaa korrekt. Udgangspunktet „er dette, at efter almindelig Civilret vilde Rederen, som enhver „Anden have at hefte for sin og sin Fuldmægtigs Retshandler „med hele sin Formue. Men ved positiv Lov er indført den væ-

„sentlige Lettelse, at Rederen kun skal være ansvarlig for sin „Fuldmægtig, Skipperens Retshandler med den Del af sin For- „mue, som han har sat i Vove paa Søen; og et af de første Til- „fælde, hvori denne Begrændsning kom til Retsanvendelse, var „det, at et Skib var gaaet tilgrunde; Rederen havde mistet sin „Søformue, og man fritog ham for Heftelse udover denne; men „her, i dette typiske Tilfælde, sees det jo, at med Skibet er „*Brutto*fragten tabt, ikke blot Nettofragten, men ogsaa Udlæg til „Udrustning, Hyrer etc., overhovedet alle de Udgifter, som skulle „dækkes af Fragten.

„Konsekventsen af den for det oprindelige Tilfælde indførte „Regel vil derfor føre til det endelige Resultat, at Rederen (vist- „nok fritages for almindelig Heftelse, men) hefter med Skib og „*Brutto*fragt. Tanken om en yderligere Begrænsning af Ansva- „ret er sandsynligvis opstaaet derved, at der (uberettiget) har paa „dette Felt skudt sig ind Forestillinger, hentede fra andre Dele „af Systemet, Assurance og Havari. Den Afkortning i eller „Brøkdeling af Fragt, som der gjøres, har sine særegne Grunde, „som nedenfor paa sit Sted vil blive gjort Rede for, men som „Intet have at gjøre med, hvad her vedkommer os.

„Man har fundet *Brutto*regelen for streng (og ikke skal det „modsiges, at den isoleret betragtet er streng), og Meningerne „have været dels for at indskrænke den til *Netto*fragt, dels til „alene at gjælde Fragt, som *endnu ikke er oppebaaret.*

„Hvad nu for det første *Netto*fragt angaar, vil det letteli „indsees, at allerede af rent praktiske Grunde en saadan Regel „vanskelig lader sig opstille; den vilde for hvert enkelt Tilfælde „medføre Nødvendigheden af at afgive Regnskab til Kreditor for „vedkommende Reise, ikke sjelden vilde det hænde, at Nettoen „viste sig eller ialfald blev beregnet nær og kanske under Nul. „og der vilde blive Forviklinger og Disputer i det Uendelige.

„Og kommer man saa til det andet Alternativ, at Rederen „skulde hefte blot med den endnu udestaaende Fragt, vil dette „vise sig endnu mindre acceptabelt. Det gaar dog ikke an at „lade Kreditors Ret være afhængig af Debitors vilkaarlige Trans- „aktioner med Trediemand, saa at Lovreglen helt og holdent kunde „eluderes ved at betinge Forskudsfragt.“ — — —

„I fuld Overensstemmelse med den vedtagne Forstaaelse af „Fragt som *Brutto*fragt staar Bestemmelsen i Udkastets § 272. „hvorefter den Kreditor, som har Sjøpanteret i Fragt, men hvis „Panteret er bortfaldt, fordi Fragtbeløbet er udbetalt til Rederen,

„kan holde sig til denne *personlig* for det Beløb, som han har „oppebaaret, og altsaa efter erhvervet Dom gjøre Exekution i alt „Rederens Gods for den til ham indbetalte Del af Fragten.

„Til Fragt hører Passagerbetaling, Bugserbaades Indtægter „o. s. v. (uagtet Bugserbaades Kontrakter strengt taget ikke er „Fragtkontrakter), og desuden Overliggedagspenge*), men ikke „Bjergeløn.

„Eier Rederen Ladningen, vedkommer dette ikke hans For- „hold som Reder, han hefter ikke med denne, men han svarer „med den for saadan Ladning paa Afskibningsstedet vanlige „Fragt."

Ved disse Sølovskommissionens Udtalelser, er det altsaa uomtvisteligt bragt paa det Rene, at den Fragt, som udgjør en integrerende Del af Skibsformuen, er: *Bruttofragten for vedkommende Reise.*

Et af de første Spørgsmaal, som her fremstiller sig, er: *Fra hvilket Tidspunkt indgaar Fragtbeløbet som en Del i Rederens Skibsformue?*

Herom har der været delte Meninger og vi tror ikke, at der kan siges endnu at være fremkommet noget fuldt acceptabelt Svar paa Spørgsmaalet.

I Platous Søret" Pag. 73 siges:

„Til Rederens *fortune de mer*, den Del af Formuen, som „han har sat i Vove paa Søen, hører ikke alene vedkommende „Skib, men ogsaa Fragten for den Reise, hvorfra Fordringen hid- „rører (Søl. § 268); som Reisens Begyndelse maa regnes det „Tidspunkt, da Skibet stak i Søen enten efter ny Udrustning eller „ifølge ny Fragtkontrakt; har det sat ud i Ballast uden Certe- „parti, blot søgende Fragt, har det paa denne Reise ingen Fragt

*) Det maa være ved en Inkurie, at Overliggedagspengene her angives som hørende til Fragten — dette er nemlig ikke Tilfælde; de er ikke Vederlag for Transport, men kun et Vederlag for Befragterens Benyttelse af Transportmidlet udover den ifølge Kontrakten ordinære Tid eller rettere for den Hindring, han lægger iveien for Rederen at kunne med Fordel benytte sit Skib som Transportmiddel i nævnte Tid, — de er altsaa ikke Fragt —; de er selvstændig optjent og forfalde Dag for Dag til Betaling; de henhøre ikke til Søformuen og kontribuerer ikke i Havarigrosse, idet de ikke er sat i Vove paa Søen.
Se herom ogsaa Platous Søret.

„(jfr. D. H. G. B. Art. 760 [757]); Reisen er først endt, naar „samtlige de Varer, som befandt sig ombord i det Øieblik, Sø-„fordringen opstod, ere udlossede. Gaar et Skib i Rute, f. Ex. „Christiania—Havre—Genua, og det ved Sammenstød paadrager „sig en Forpligtelse paa Reisen mellem Christiania og Havre, og „indtager det derefter i Havre Varer til Genua, opstaar Spørgs-„maalet, om ogsaa Fragten for disse hefter. Det rigtige er vist-„nok at antage, at al den Fragt, som er optjent ved Skibets An-„komst til Endestationen, hefter for alle de under Reisen paa-„dragne Forpligtelser."

Paa et i September 1902 afholdt Møde af Delegerede for Landets Dampskibsassuranceforeninger var dette Spørgsmaal under Behandling og der blev da fremlagt nedenstaaende Svar fra Herr Professor Platou paa et fra en af de Delegerede før Mødets Begyndelse til ham rettet Spørgsmaal*) i Sagens Anledning:

„Ifølge Søl. § 222 (jfr. § 8) hefter Rederen med Skib og „Fragt, forsaavidt Sammenstødet er foraarsaget af nogen, for hvem „han i Medfør af Søl. § 8 bærer Ansvar.

„Ifølge Søl. § 268, 4, har den Skadelidte Søpant i Skib og „Fragt for Skadeserstatningen og ifølge samme Paragrafs Slutning „omfatter Søpanteret i Fragt Bruttofragt for den Reise, hvorfra „Fordringen hidrører."

— — — — — — — — — — — — — —

„Rederen hefter med den Fragt, han optjener; det er ikke den betingede, men den betingede og virkelig paa vedkommende Reise optjente Bruttofragt, hvormed han hefter. Dersom et Skib har taget Fragt i Christiania at gaa i Ballast til London for derfra at reise med Gods til Amerika, og det gaaende i Ballast overseiler et Skib i Nordsøen, saa hefter Rederen med Skib og Fragt (forsaavidt den optjenes), uanseet at han endnu ikke havde Gods inde. —

Dette er udtrykkelig sagt i den tyske Handelslov, og jeg mener, at det er norsk Ret (jfr. min Søret Pag. 75)."

— — — — — — — — — — — — — —

Assurancemødet henholdt sig i sin enstemmige Beslutning til den ved forrige Assurancemøde givne Udtalelse, saalydende:

„at Bruttofragt ifølge Planens § 44 sidste Passus for Skibe i Timecharter bør beregnes efter den virkelige Fragt, Skibet har

*) Spørgsmaalets Ordlyd foreligger ikke.

havt paa vedkommende Reise, eller, hvis denne ikke kan konstateres, efter almindelig gangbar Fragt."

Vi kan ikke være enige i Herr Professor Platous ovenanførte Udtalelser.

Vistnok har vi det Indtryk, at man i den senere Tid hertillands, hvad Lovgivningen paa de hidhørende og nærgrænsende Omraader angaar, i temmelig vidstrakt Mon har benyttet sig af tyske Kilder og vel ogsaa undertiden øst af disse uden tilbørligt Hensyn til *vore* Forholde; men vi tror dog ikke, at man kan sige, at den Omstændighed, at noget udtrykkelig er sagt i den tyske Handelslov medfører, at det ogsaa bør antages at gjælde som norsk Ret, omendskjønt derom ikke nævnes et Ord i den norske Lov.

Heldigvis behøver vi dog her ikke at indlade os nærmere paa denne Side af Sagen; thi efter vor Formening staar der i de af Prof. P. paaberaabte tyske Lovparagrafer ikke det, som paastaaes af ham.

D. H. G. B.s Art. 756 er af følgende Lydelse:

„Enhver af et Skibs Kreditorers lovlige Panteret omfatter ogsaa Bruttofragten for den Reise, hvorfra hans Krav hidrører."

og Art. 757:

„Als eine Reise wird diejenige angesehen, zu welcher das Schiff von neuen ausgerustet oder welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten wird."

Art. 757 indeholder kun Definition af, hvad der forstaaes ved en Reise *med specielt Hensyn til Bestemmelsen af Rækkefølgen for og det indbyrdes Forhold mellem* de i de foregaaende Artikler angivne Søpantehavere.

Disse Forhold paavirkes, som bekjendt, i væsentlig Grad af Hensynet til den Reise, paa hvilken Kravet er opstaaet, og det er derfor meget hensigtsmæssigt, at Loven indeholder tydelige Bestemmelser desangaaende.

Naar man betragter Art. 757 i denne Sammenhæng, vil det indsees, at den ingenlunde siger, at der skal ansees at være Fragt tilstede paa hver af de angivne Reiser, hvis Skibet er under Certeparti, naar Reisen tiltrædes. Prioriteten mellem Søpantehaverne maa jo ogsaa bestemmes, hvor Retten til Pant *kun* gjælder *Skibet*, idet der ingen Fragt er paa Kjølen.

Netop denne Prioritetsbestemmelse, uanseet om der er Fragt tilstede eller ikke, er det, som tilsigtes ordnet ved Art. 757; vor Sølov har, som sagt, ingen modsvarende Bestemmelse; den indlader sig ikke paa Definition af Begrebet Reise, ligesaalidt som den angiver, naar en Reise skal ansees begyndt eller afsluttet.

Hvis man ser nærmere paa Bestemmelserne i Art. 757, finder man, at som en Reise ansees

a) „den, for hvilken Skibet paany var udrustet" — der staar intet om, at der skal være Fragt tilstede. Skibet kan jo ligesaagodt være udrustet for en Reise i Ballast uden Certeparti, blot søgende Fragt, og da skal (heri er ogsaa Prof. Platou enig) Rederiet ikke svare med nogen Fragt. Her er altsaa ét Tilfælde, hvor Art. 757 kun bestemmer Prioritetsforholdet for Søpantehavere i *Skibet*.

Bem. I Hamburgerbedingungen § 83 staar der (i Lighed med Norsk Søforsikringsplans § 65 in fine), at som særskilt Reise ansees det ogsaa — i Henseende til Forsikring —, om et Skib gaar i Ballast til et Sted for der at indtage Ladning. Som senere skal paavises, *kan* derimod ikke *Fragt*forsikring tegnes for en saadan Reise.

b) „den, som tiltrædes paa Grund af en ny Fragtkontrakt." — Her menes Reise *med* Ladning; thi Fragtkontrakten kan ikke siges at være traadt i Kraft, førend Transportmidlet er bragt til det Sted, hvorfra Transporten af Godset skal ske. — At der i Certepartiet indtages Bestemmelse om, at Skibet skal afgaa fra det Sted, hvor det ligger, i Ballast til Ladestedet, har efter vor Formening intet med den egentlige *Fragt*kontrakt at gjøre; det er kun en Fastslaaen af Fragtførerens Pligt at skaffe Transportmidlet tilstede dér, hvor det skal benyttes. Opfyldelsen af denne Pligt er eo ipso en Betingelse for, at Fragtkontrakten skal træde i Kraft.

Vi vil ugjerne indlade os paa haarfine Fortolkningsforsøg, men det forekommer os, at det i Art. 757 benyttede Udtryk „auf Grund eines neuen Frachtvertrages" angiver, at denne Kontrakt maa være traadt i Kraft, og at altsaa ikke Reisen tiltrædes, for at denne Kontrakt skal kunne træde i Kraft.

c) „den, som tiltrædes efter fuldstændig Udlosning af Ladningen." — Her kan altsaa Reisen være enten under Certeparti eller uden saadant i Ballast for at søge Fragt. Herom gjælder hvad der er anført under *a*.

Vi tror herved tilstrækkelig at have paavist, at Meningen med Art. 757 er en helt anden end den af Prof. P. hævdede.

Men ogsaa af andre Grunde er hans Paastand uholdbar, forsaavidt angaar Fragtansvar for det i Exemplet nævnte Ruteskib fra Christiania—Havre—Genua eller for Skibet, som gaar i Ballast til London og derfra med Fragtgods til Amerika. Hvis saa var Tilfælde, vilde det medføre altfor urimelige praktiske Følger, bl. A. med Hensyn til Fragtassurancer.

Ved Ruteskibet vilde man for Fragten, der gjaldt Varer, indlastede i Havre, for Reisen fra Christiania til Havre blot kunne finde Dækning ved at tegne en Forsikring paa *Skibets* beholdne Ankomst, og i denne Forsikring vilde hverken Kollisionsansvar eller Bidrag til Havarigrosse være indbefattet. Ingen Assurandør vilde tegne Forsikring fra Havre til Genua paa Fragt med allerede paaløbet Kollisionsansvar eller Havarigrossebidrag. En Forsikring tegnet paa Fragt fra Christiania til Genua vilde være feilagtig, forsaavidt Interesseangivelsen angaar.

Paa lignende Maade vilde det forholde sig i det anførte Exempel Christiania—London—Amerika.

Som tidligere gjentagne Gange paapeget, maa man ved Behandlingen af disse Spørgsmaal stadig have for Øie, at Fragt er *Vederlag for Transport af Gods*, og at denne Transport og intet andet er Gjenstanden for Fragtkontrakten i rent retslig Henseende. Man maa altsaa bestemt skjelne mellem en Reise, som kun foretages for at bringe Transportmidlet til det Sted, hvor den omhandlede Transport skal begynde, (denne Reise gaar ikke ind under Fragtkontrakten) og en Reise, som foretages for at udføre Transporten — denne Reise gaar ind under Fragtkontrakten.

Som Betingelser for denne Kontrakts Ikrafttræden kræves

a) fra Fragtførerens Side, at han til omforenet Tid skaffer Transportmidlet, fuldt færdigt for Øiemedet, tilveie paa det Sted, hvor Transporten skal begynde.

b) fra den anden Kontrahents Side, at han til omforenet Tid stiller Godset til Fragtførerens Disposition paa det Sted, hvor Transporten skal begynde.

I Praxis vil dette være ensbetydende med, at Kontrakten træder i Kraft fra det Øieblik, Fragtføreren modtager Godset ombord i Skibet, eller naar Lastning er begyndt.

Enhver Handling af den ene eller den anden Kontrahent *før* denne Paabegyndelse af Lastning, som strider mod Aftalen, vil altsaa være et Brud paa en endnu ikke i Kraft traadt Kontrakt.

Men fra det Øieblik, Kontrakten træder i Kraft, maa Fragtføreren ansees at eie et fuldt retsligt Krav paa Fragten, et Krav, som, endskjøndt dets Opfyldelse (d. v. s. Fragtens Udbetaling) er betinget af visse efterfølgende Omstændigheder, dog er tilstrækkeligt til at danne en Del af den Formue, som af en Reder — der tillige er Fragtfører, og dette forudsættes her, et andet Forhold vil senere behandles — sættes i Vove paa Søen.

De Omstændigheder, der betinge Kravets Opfyldelse, kan være enten

a) *subjektive*, d. v. s. bestaa i Handlinger fra en af Kontrahenternes Side;

b) *objektive*, d. v. s. bestaa i Beskaffenheden af Godset eller Transportmidlet;

c) *rent kasuelle*, d. v. s. Uheld, som uden nogens Feil eller Uagtsomhed træffer Transportmidlet eller Godset i Reisens Løb.

Hvis ikke Fragtens Udbetaling forhindres ved en eller anden af disse Omstændigheder, erholder Fragtføreren efter endt Transport Fragten udbetalt.

Bruttofragten for en saadan Reise er det, som indgaar i Skibsformuen, og, efter hvad der nu er anført, hævder vi den Opfatning, at den indgaar i Skibsformuen fra det Øieblik, Indladningen af Godset paabegyndes.

Endvidere formener vi, at den indgaar deri med sit fulde Beløb, strax Indladning paabegyndes, d. v. s. for den Ladnings Vedkommende, angaaende hvilken der med samme Befragter er truffet Aftale om Transport fra Indladningsstedet.

Hvis Fragtføreren efter Kontraktens Ikrafttræden *taber* Fragten helt eller delvis, hidrører dette fra Omstændigheder, der lader sig henføre til en af de ovenfor angivne Kategorier. Ved *a* kan Tabet selvfølgelig ikke gaa ud over 3die Mands ved Loven hjemlede Ret; ved *b* vil denne Ret være afhængig af hvert Tilfældes Beskaffenhed; ved *c* vil han kunne skaffe sig Dækning mod Tab ved Assurance. Den Erstatning, som tilkommer Rederen for forsikret Fragt, hvorpaa der hviler Søpanteret, hefter ikke i Fragtens Sted — se Søl. § 270.

Ved en Fragtkontrakt er Regelen, at det kun er om Arbeidet, der skal udføres, og Transportmidlet, som skal benyttes, der

afhandles. *Resultatet* af Transporten er ikke umiddelbart Gjenstand for Kontrakten. Hvis det var Tilfælde, at Fragtføreren *garanterede* et gunstigt Resultat af Reisen, da vilde det ikke længere være en Fragtkontrakt i egentlig Forstand, men en *Entreprise*, og ved denne Kontrakt vilde der ikke foreligge noget retsligt Krav paa Vederlag for Transporten, førend det endelige Resultat forelaa. I dette Tilfælde forhandles der ikke om, hvilket Transportmiddel der skal benyttes, eller om, hvilket Arbeide der skal præsteres; Medkontrahenten har intet at sige, førend den, der har paataget sig Transporten, leverer Godset paa Bestemmelsesstedet.

Dette er altsaa en fra Fragtkontrakten væsensforskjellig Kontrakt. Ved Fragtkontrakten faar Fragtføreren strax ved dens Ikrafttræden et retsligt Krav paa Vederlaget og kan senere tabe denne Ret under Transportens Udførelse; ved Entreprisen har han derimod intetsomhelst Krav paa Vederlaget, førend Resultatet af Transporten foreligger.

At et saadant retsligt Krav existerer ved en Fragtkontrakt allerede ved Reisens Begyndelse, er ogsaa en Betingelse for, at Fragten skal kunne assureres som selvstændig Interesse paa den Maade, som nu sker; hvis den ikke betragtedes som en saadan Interesse, vilde den blot kunne forsikres, ved at der tegnedes paa Skibets og [eller] Godsets beholdne Ankomst.

Fragtens Stilling som Bidragsværdi i Havarigrosse viser ogsaa, at den ansees som et virkelig under Reisen forhaandenværende Formuesobjekt; thi ellers vilde der i Opofrelsesøieblikket kun foreligge en Mulighed for at fortjene Fragt, og for denne Mulighed maatte Bidragspligt paahvile *Skibet*.

Til nærmere Belysning af det nu anførte hidsættes følgende Exempel:

Et Skib ligger fortøiet ved et Breakwater paa det omforenede Lastested og har indtaget $^1/_6$ Del af sin Ladning (Kornvarer), hvilken Del er bragt ombord ved Lægtere. Skibet venter paa Lasttørn i Havnen for at indtage Resten af Ladningen. Imidlertid opstaar en Storm; Fortøiningerne brækkes, Skibet gaar i Drift og gjør Skade paa andre Skibe, samt dømmes, fordi dets Fortøininger erklæres ikke at have været forsvarlige under de givne Omstændigheder, til at betale Skaden.

Efter vor Formening er i dette Tilfælde den hele med samme Befragter betingede Bruttofragt fra nævnte Lastested allerede ind-

gaaet i Rederens Skibsformue, og for Skaden kan Modparterne holde sig til Skibet og denne Fragt.

Hvis der var flere Befragtere, og kun en havde begyndt at sende Ladning ombord, var det kun den med denne ene betingede Fragt, som maatte svare for Skaden.

Hvis samme eller andre Befragtere havde sluttet Kontrakt om at sende Varer med Skibet baade fra nævnte Lastested og fra et andet Sted at anløbes under samme Reise, da har Fragten for denne senere intet at bestille med Kollisionen. Denne senere Befragtningskontrakt træder nemlig først i Kraft, naar Fragtføreren har bragt Transportmidlet til det Sted, hvor Ladningen skal indtages, og denne der stilles til Fragtførerens Disposition.

Selvfølgelig gjælder det samme, naar Skibet, om end allerede befragtet, gaar i Ballast fra et Sted til et andet, for der at indtage sin Last; der existerer ingen Fragt endnu, som kan siges at udgjøre en Del af hans Skibsformue; muligens kan der existere en Merværdi for *Skibet*, som er heldigt befragtet, men dette har aabenbart intet at gjøre med Fragt, d. e. Vederlag for Transport, i den Forbindelse, hvori den her maa behandles.

Hvad der nu er sagt, gjælder om Fragt, betinget for Stykke, pr. Maal eller Vægt af Ladningen.

Hvis Fragten er betinget i „lump sum" („en rouche") for den hele Reise, er det selvfølgelig hele Fragtbeløbet, som strax ved Lastningens Begyndelse indgaar i Skibsformuen. Skal flere Steder anløbes for at indtage Last, gjøres derved ingen Forandring i dette Forhold. Den hele Fragtkontrakt for Reisen træder nemlig her strax i Kraft, ikke som ved Stykkebefragtning kun sukcessive

Hvis Fragtføreren ved sidstnævnte Slags Befragtning undlader at anløbe en Mellemhavn, hvor Ladning skulde have været indtaget, er dette et Brud paa en endnu ikke effektiv Kontrakt; undlader han det ved „lump sum" - Befragtning, er det derimod Brud paa en allerede i Kraft værende Kontrakt. Enten Fragtføreren i dette Tilfælde bringer Transportmidlet til Mellemhavnen eller ei, har han allerede ved Reisens Begyndelse Krav paa den hele Fragt, og hvis han taber denne ved culpøs eller doløs Handling, skal dette ikke gaa ud over 3die Manns allerede etablerede Ret. Befragteren faar søge det Tab, han lider ved, at Varerne ikke fremkommer, erstattet hos Fragtføreren, og kan vistnok til Dækning heraf afholde Beløbet i Fragten — forsaavidt denne ikke allerede er beheftet med en bedre Panteret. Ved

Stykkebefragtningen er derimod Anløbet af Mellemhavne, d. v. s. Flytningen af Transportmidlet, et Vilkaar for Kontraktens Ikrafttræden og førend dette Vilkaar er opfyldt, existerer der ingen Kontrakt, altsaa heller ingen Fragt.

Ved „Tidsbefragtning", i de Tilfælde hvor en virkelig Befragtning — d. v. s. at Bortfragteren tillige er Fragtfører — finder Sted og ikke blot en Tingsleiekontrakt existerer, kan Besvarelsen af Spørgsmaalet om Fragtens Stilling til Skibsformuen være noksaa tvivlsom. Søloven indeholder intet herom; den angiver i § 268, at *Sjøpanteret i Fragt omfatter Bruttofragten af den Reise, hvorfra Fordringen hidrører.*

Men ved Tidsbefragtning er det ikke saa ligetil at bestemme Fragten for hver Reise. Man kan ikke godt antage, at Fragten bør sættes til et vist Beløb pr. Dag for *den Tid, Reisen varer.* Dette vilde selvsagt medføre urimelige Resultater. Sæt at et Skib paa en Reise, som under sædvanlige Forholde kun tog nogle Dage, fik et Havari med Reparation i Nødhavn, som varede flere Uger, — skulde da Fragten regnes for hele denne Tid som Reisefragt?

At betragte Tidsfragten som en Enhed for hele Kontraktstiden og lade det hele Beløb indgaa i Skibsformuen strax ved Kontraktens Ikrafttræden, gaar selvfølgelig ikke an, og heller ikke kan man tage til Udgangspunkt Betalingsterminerne, f. Ex. hver Maaned. Trediemand har dog ifølge Loven Ret til at holde sig til Skibsformuen, saalænge der findes Reders Fragt sat i Vove paa Søen, og det er ubetinget Tilfælde ved Tidsbefragtning, naar Ladning haves ombord.

I Sølovskommissionens Motiver til Søl. §§ 7—8 udtales følgende:

„Det gaar dog ikke an, at lade Kreditors Ret være afhæn-„gig af Debitors vilkaarlige Transaktioner med Trediemand, saa at „Lovregelen helt og holdent kunde eluderes."

Denne Udtalelse gjælder vistnok specielt Forskudsfragt, men den maa kunne finde sin Tillempning ogsaa paa andre hidhørende Forholde.

Vi tror derfor, at man med Hensyn taget til Bestemmelserne i Søl. § 150 — („Har Skibsføreren taget Gods ombord uden at have truffet Aftale om Fragtens Størrelse, erlægges Fragt efter hvad der paa Indladningstiden var gangbar Fragt paa Indladningsstedet") og § 209 i. f. (om Fragtens Bidragsværdi i Havarigrosse:

„Er ingen bestemt Fragt betinget, beregnes den efter Regelen i § 150") — maa være berettiget til at antage, at ved Tidsbefragtning det Beløb, *hvormed Fragten skal indgaa i Skibsformuen*, maa beregnes efter den i de citerede §§ angivne Regler.

Det vilde utvivlsom være hensigtsmæssigt, at der herom blev optaget Bestemmelser i Søloven.

Det er selvsagt, at ved den antydede Fremgangsmaade bliver Forholdet mellem *Rederen* og *Befragteren* aldeles ikke forrykket; mellem dem gjælder kun Fragtkontraktens Indhold.

Hvad dernæst angaar Fragtens Forhold til Skibsformuen, naar Skibet er overladt en Anden til Brug i Sjøfart for egen Regning (de s. k. „Maanedsbefragtninger", time charters" etc.), saa maa først og fremst erindres, hvad vi ovenfor har paavist og fremhævet, at *Leie for Benyttelse af et Transportmiddel* ikke er Fragt i søretslig Betydning og altsaa *som saadan* ikke kan høre til Skibsformuen, som konstitueres af *Skib og Fragt*.

Tillige gjentages, at den Omstændighed, at Skibets Eier holder Skipper og Mandskab ombord under Leietiden, ikke forandrer noget heri. Hvad der konstituerer Fragtkontrakten som Værksleiekontrakt er nemlig ikke det af Mandskab og Skipper (i hans Egenskab som nautisk Dirigent) ydede Arbeide, men kun Fragtførerens Arbeide for at bringe Godset frem til Bestemmelsesstedet.

Skibsmandskabets Arbeide — som saadant — er kun en Betingelse for at gjøre Skibet brugbart som Transportmiddel, og enten denne Betingelse opfyldes af Eieren eller Leieren har ingen Indflydelse paa Kontraktens Beskaffenhed.

I *Fragt*kontrakten paatager Fragtføreren sig at skaffe fuldt brugeligt og til Transporten færdigt Transportmiddel; hvorledes *han* siden indretter sig for at skaffe tilveie et saadant Middel, har selvfølgelig intet med Hovedkontraktens Væsensart at bestille: denne er og bliver en Fragtkontrakt saafremt ellers Betingelserne for en saadan er tilstede.

Søl. § 275 siger (i Søpanteretskapitlet):

„At et Skib af Eieren er overladt til en Anden til Brug i Søfart for egen Regning har ingen Indflydelse paa Søpantehavers Ret efter dette Kapitel til at holde sig til Skibet."

Om Forstaaelsen af denne § har der i Praxis været meget forskjellige Meninger og vi tror neppe, at der er naaet fuld Klar-

hed i mange for vore Rederier vigtige økonomiske Spørgsmaal, som staar i Sammenhæng med de hidhørende Forholde.

For en nærmere Udredning af Sagen turde det være nødvendigt — idet iøvrigt henvises til hvad ovenfor, er udtalt — først at søge besvaret de tre Spørgsmaal:

1) Hvem er Reder for et Skib?
2) Hvad forstaaes med at et Skib er overladt til en Anden etc. — cf. § 275 —?
3) Hvilke Retsfølger har en saadan Overladelse mellem Kontrahenterne og ligeoverfor Trediemand?

Ad. 1. For vort Øiemed her vil følgende Definition af Begrebet „*Reder*" være tilstrækkelig nøiagtig:

Reder er enhver, som i lukrativt Øiemed udruster, bemander og benytter et Skib som Transportmiddel.

Det ligger udenfor Rammen af denne Undersøgelse at give en udtømmende Fremstilling af alt, hvad der kan og ikke kan henføres til Begrebet Reder. For at klargjøre Rederens Stilling til Fragtspørgsmaalet, er ovenstaaende Definition tilstrækkelig.

Af samme fremgaar det,

at Begreberne „Eier" og „Reder" af et Skib ikke er synonyme.

Man kan altsaa være Eier af et Skib uden at være Reder, og omvendt være Reder af et Skib uden at eie Skib.

I søretslig Forstand menes nemlig med Reder en Person, som paa Grund af Beskaffenheden af den Bedrift, han driver, nyder den Begunstigelse, at hans civilretslige Ansvar i visse nærmere angivne Betsforhold er begrænset til den Del af hans Formue, som sættes i Vove paa Søen („Søformuen"—„Skibsformuen").

Den norske Lov om Søfarten indeholder ikke nogen Definition af Begrebet Reder, hvad der af Sølovskommissionen i dens Motiver begrundes derved, „at denne Definition kunde være ganske vanskelig at give udtømmende og korrekt; man har henholdt sig til den ved Retsbrugen hævdede og ikke tvivlsomme Opfatning."

Vi tror ikke, at denne sidste Udtalelse er begrundet i de virkelige Forhold; der har tvertimod været og er endnu temmelig stærke Tvivl raadende med Hensyn til den rigtige Opfatning af Begrebet Reder, og Bestemmelsen i § 275 har neppe bidraget til at hæve denne Tvivl.

I Hallagers Søret (3die Udg.) Side 23 læses:

„Den, som eier et Skib, kaldes i Almindelighed Skibets Re-

der (se f. Ex. Forordn. 18de Marts 1776, hvor paa flere Steder den, som lader et Skib bygge, kaldes Skibets Reder). Strengt taget passer denne Benævnelse dog kun paa Skibets Eier, forsaavidt han tillige er den, som udruster eller udreder Skibet, d. v. s. som for sin Regning besørger det bemandet og forsynet med Alt, hvad der udfordres til Reisen, og det vilde endog være mere sprogrigtigt i de Tilfælde, hvor Omsorg derfor paahviler en fra Rederen forskjellig Person, at kalde denne Reder end hin. Men skjønt vistnok de Bud i Lovgivningen, der er stilede til Rederiet, ikke overalt passe, hvor det ikke er Eieren, som udruster Skibet, saa er det dog vist, *at Lovens Bestemmelser om Rederi oftere er uanvendelige paa den, der, uden at eie Skibet eller nogen Del deri kun har leiet det for ved Hjælp af egne Folk og paa egen Bekostning at lade det reise.*

Tingen er egentlig her, at Lovgivningen stadig forudsætter, hvad der vistnok ogsaa er det sædvanlige, at Eieren selv udreder Skibet og ved Folk, som han antager eller lader antage, besørger de Varer, der betroes ham, overførte til Bestemmelsesstedet, og som Følge heraf bruges Ordene Eier og Reder gjerne som ensbetydende, hvorfor man, naar undtagelsesvis Eier og Reder ikke er den samme Person, efter hvert Lovsted maa afgjøre, om det er til Eieren eller Leietageren Budet er stilet. Nogen Tvivl eller Vanskelighed vil herved dog ikke ofte opstaa."

Platou siger i sin Søret (Side 55):

„Reder er den, som sætter Skib i Fart; det sædvanlige er, at han er Eier, og det er i Almindelighed dette Forhold man har for Øie, naar man taler om Reder, *men Eiendomsforholdet er ikke her det væsentlige.* Den, som leier et Skib (locatio rei) og udruster det og sætter det i Fart, er ligeoverfor Trediemand af vor Lov betragtet som Reder, og det samme gjælder den, som af Eieren leier et fuldt udrustet Skib og sætter det i Fart for sin Regning, saaledes, at Skipperen, om end ansat af Eieren, betragtes som Leierens Underordnede og kan afskediges af ham. Det er ham, som bliver berettiget og forpligtet ved Skipperens Kontrakter og Delikter.

— — — — — — — — — — — — — —

Den Omstændighed, at Rederen ikke er Eier, har overhovedet ingen Indflydelse paa Skipperens Stilling og hans Beføielse overfor Trediemand."

Den tyske Lov siger:

(H. G. B. Art. 484): „En Reder er Eieren af et Skib, som

benyttes af ham i det Øiemed at vinde en Fordel ved Skibsfart."

(H. G. B. Art. 510): „Enhver, som for egen Regning benytter et Skib, som ikke tilhører ham selv, i Øiemed at vinde en Fordel ved Skibsfart, og som enten selv fører Skibet eller overlader Kommandoen over samme til en Skibsfører, er ligeoverfor Trediemand at betragte som Reder."

Den virkelige Eier kan ikke hindre nogen, som i Egenskab af Skibskreditor fremsætter et Krav, der hidrører fra saadan Benyttelse, fra at gjøre sit Krav gjældende, medmindre Benyttelsen var ulovlig ligeoverfor ham selv, eller Kreditor ikke har handlet i god Tro."

Endskjønt vor norske Sølov intet udtrykkeligt bestemmer angaaende disse Forholde, maa ovenstaaende Regler vistnok kunne antages at burde gjælde ogsaa ifølge norsk Ret.

Sølovskommissionen udtaler (Side 12):

„Lovens Forskrifter have nærmest Øie for den, der driver Rederiforretning med eget Skib, idet Udkastet har troet, at burde overlade til Retsudviklingen Afgjørelsen af de særegne Spørgsmaal, der kunne opstaa, naar en Mand driver *Rederi*forretning med et ham ikke tilhørende, leiet Skib, i hvilken Henseende man har fastslaaet den vigtige Sætning (§ 275), at Søpanteret i Skib ikke afficeres derved, at vedkommende Fartøi ikke eies af den, for hvis Regning det farer.

Vi kommer derefter til

Spørgsmaal No. 2:

„Hvad forstaaes med at et Skib er overladt til en Anden" etc. — cf. § 275 —?

De Maader, hvorpaa Overladelse af Skib ved Leiekontrakt kan finde Sted, kan henføres til to Hovedformer:

1) enten fraskriver sig Eieren enhver Befatning under Leietiden med Skibets Udrustning, Bemanding og Navigering,

eller

2) han beholder saadan Befatning med Skibet i større eller mindre Udstrækning.

I sidstnævnte Tilfælde, hvor f. Ex. Eieren fremdeles antager Skipper og forhyrer og lønner Besætningen, kan Skibet ikke siges at være „overladt til Leieren" i den Mening, hvori dette Ord benyttes i § 275.

Det vil af vor Definition af „Reder" sees, at Eieren i dette Tilfælde fremdeles vedbliver at være Reder; thi han udruster, be-

mander og benytter Skibet i lukrativt Øiemed til *Skibs*fart (som Transportmiddel), ikke *Fragt*fart (som Fragtfører).

Der er ikke nødvendigt, at han selv skal besørge den hele Udrustning; i Leiekontrakten kan denne godt delvis — f. Ex. et Skibskulforsyning — være overdraget til Leieren at besørge; men *dette* maa da ansees at ske i Egenskab af Rederens Befuldmægtigede. Der kan ikke være Tvivl om, at godtroende Trediemand for Krav paa Grund af Kul, som paa Skipperens Rekvisition er leverede til Skibets Brug, maa have fuld Ret at holde sig til *Skibet*. Skipperen maa derfor i saadanne Tilfælde, hvor ikke fuldstændig Garanti haves i Leierens Soliditet, iagttage størst mulig Forsigtighed og ved Attestationen af Regningen eller Kvittering for Leverancen tage ethvert fornødent Forbehold for at beskytte sin *Reders* Ret. Ellers paaføres denne ligeoverfor Trediemand et Ansvar derved, at Panteret hefter paa Skibet, og han maa søge Regres hos Leieren.

I dette Tilfælde er *Leieren* ikke *Reder*. Deraf følger, at for alle Krav, der er opstaaede paa ham i hans Egenskab af *Fragtfører*, har Fordringshaverne Ret til at holde sig til *hele* hans Formue; han nyder selvsagt ikke Rederes Begunstigelse med Hensyn til Ansvarets Begrænsning.

Hvis derimod Skibet er bortleiet paa den under 1) angivne Maade, og altsaa Leieren besørger dets Bemanding, Udrustning og har Ansvaret for dets Navigering, — da er Skibet „overladt" til en Anden i den Betydning, hvori Ordet bruges i Søl. § 275: da bliver Leieren ligeoverfor Trediemand *Reder*, d. v. s. han nyder Reders Begunstigelse med Hensyn til Ansvars Begrænsning til Skibsformuen.

I dette Tilfælde svares altsaa med *Skib* og *Fragten* — d. e. Bruttofragten for hver Reise — for de Forpligtelser, han selv eller hans Stedfortrædere paadrage ham som Følge af at han benytter Skibet i lukrativt Øiemed.

Eieren af Skibet faar derimod ligeoverfor Leieren kun en personlig Fordring for det Tab han maatte lide derved at Leierens Kreditorer gjør sin Panteret i Skibet gjældende.

Det er klart, at Eieren fremdeles bibeholder sin civilretslige Stilling — med Hensyn baade til Rettigheder og Forpligtelser — som *Eier*, forsaavidt denne Stilling ikke berøres af Skibets Benyttelse til Skibsfart. For Reparationer af Skibet (under et saa-

dant Certepartis Løbetid) paa Hjemstedet vil Reparatøren altsaa kunne holde sig til Eieren.

Ved Besvarelsen af de første 2 Spørgsmaal vil ogsaa No. 3 være besvaret; af det ovenanførte vil Retsfølgerne af Overladeldelserne tydeligt nok fremgaa og specielt da for *Fragtens* Vedkommende.

Det gjælder fremforalt at have i Erindring, at *Leien* for et Skibs Benyttelse som Transportmiddel, naar der ikke *tillige* er kontraheret om virkelig Transport af Gods, *ikke* er Fragt i dette Ords Betydning i Søloven, og altsaa intet har med Skibsformuen at gjøre.

Nogen Søpanteret i saadan Leie kan derfor selvsagt ikke finde Sted.

Af det ovenanførte fremgaar altsaa følgende Regler:

Naar et Skib benyttes til Skibsfart — altsaa kun som Transport*middel*, uden Hensyn til hvorvidt Gods føres eller ikke, —

1) af Eieren — og denne tillige er Fragtfører —,
   da har Skibskreditor Søpanteret i Skib og Fragt.
2) af Eieren, men en anden Person er Fragtfører,
   da har Skibskreditor Søpanteret kun i Skibet.
3) af en anden Person end Eieren, som har overladt ham Skibet, og denne Person tillige er Fragtfører,
   da har Skibskreditor Søpanteret i Skib og Fragt.

I det under 2) angivne Tilfælde er Trediemand altsaa uheldigere stillet med Hensyn til Søpanteret. Her ligger det nemlig allerede i det ved den mellem Eieren og Fragtføreren afsluttede Leiekontrakts Natur, at Fragten ikke kan være Objekt for Søpanteret; Betingelsen herfor er jo, at Fragten skal være Rederens udestaaende Fordring; men her har *Rederen* ingen *Fragt* at fordre; der tilkommer ham kun en fra Fragten væsensforskjellig og i søretslig Henseende med den ikke ligestillet *Leie*. Ved en saadan Kontrakt skulde altsaa Trediemand blive stillet i samme Forhold, som om Skibet gik i Ballast. Men dette vilde selvsagt *kunne* medføre ubillige Følger for godtroende Trediemand, og med fuld Føie kan spørges: Har en Reder Ret til ved en Kontrakt at fraskrive sig en Forpligtelse ligeoverfor Trediemand og derved

berøve denne en Rettighed, som ved Lov er fastslaaet som Kompensation for den Rederen paa Grund af hans Bedrifts Beskaffenhed indrømmede Særstilling ved Ansvarsbegrænsning til Skibsformuen i visse Retsforholde?

Herpaa maa vistnok gives et benægtende Svar. Skibskreditor maa i dette Tilfælde have Ret til at holde sig til Rederen personlig for saa stort Beløb af Bruttofragten for den omhandlede Reise, som Rederen har oppebaaret *i Form af Maanedsleie*. Man maa være berettiget til en saadan Analogi-Fortolkning fra Søl.s § 272. Det Beløb, hvorfor Rederen saaledes bliver personlig ansvarlig, lader sig med Lethed beregne, og ved en saadan Ordning synes ethvert Billighedskrav ligeoverfor begge Parter at være opfyldt. Positive Lovbestemmelser til Regulering af dette Forhold synes at være stærkt paakrævet.

For de Beløb, som Rederen paa Grund af Søpanteret i Skibet eller Krav paa Leien i dette Tilfælde har maattet betale, vil han have Regres til Leieren, kun forsaavidt Skibskreditors Fordring er begrundet ved Retshandel, der er indgaaet af Leieren selv eller af Skipperen som Leierens negotiorum gestor.

At Reder — Eier eller Anden —, som har afladet Gods for egen Regning, er personlig ansvarlig for gangbar Fragt af saadant Gods, siges udtrykkelig i Søl.s § 272 — Fragten ansees her at være forudbetalt —, hvoraf altsaa følger Rederens personlige Ansvar for samme.

32.

Norges Høiesteret den 4de April 1903.

J. W. Holst
(Advokat Johnny Ramm)

mod

Pymann & Co.
(Advokat G. Blom).

Konnossement for en Ladning Mais er tegnet for Sækketal og Vegt: „Vegt, Kvalitet og Indhold ubekjendt; ikke ansvarlig for iturevne Sække." Modtageren af den ene Halvdel af Lasten fordrer Erstatning for 237 manglende Sække samt for 17,783 Kg. Undervægt i Maisen, og desforuden fordres Erstatning fordi Sækkene var skaarne itu. Rederiet frifindes for Ansvar for Undervægten, som maatte antages at skyldes Svind, og ligeledes for de ituskaarne Sække, da det oplystes, at Sækkene var skaarne itu i Rummet ved Losningen efter Aftale med Modtageren. Derimod dømtes Rederiet ved Sjøretten til at erstatte Værdien af de 237 manglende Sække, og Høiesteret maatte stadfæste dette, fordi Rederiet ikke havde kontrapaaanket Sjørettens Dom.

I denne Sag blev af Stavanger Sjøret den 6te Oktober 1900 afsagt saadan Dom:

„J. W. Holst bør til Geo. Pymann & Co. at betale Kroner 1000 — et tusinde Kroner — efter Fradrag Værdien af de under Sagen omhandlede 237 tomme Maissække, bestemt ved Skjøn af uvillige Mænd. Skjønsbeløbet maa ikke overstige 40 Ore pr. Sæk. Saafremt Taxten sættes til dette Beløb, betales Skjønnet af Geo. Pymann & Co., i modsat Fald optages det paa begge Parters Bekostning. Af Restbeløbet svarer J. W. Holst 4 % Renter fra 10de Januar 1900 til Betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves. Det Idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang."

Denne Dom er af Holst ved Stevning af 5te Marts 1901 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har nedlagt saadan Paastand:

At Sjørettens Dom underkjendes og

principalt: at Appellanten frifindes for Indstevntes Tiltale i denne Sag;

subsidiært: at Appellanten frifindes mod at betale de paasøgte Kr. 1000.00 under Fradrag af Erstatning for manglende Korn og Sække samt for iturevne Sække, ansat ved Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstevntes Bekostning.

I ethvertfald: at Appellanten tilkjendes Sagens Omkostninger for begge Retter.

Indstevnte, Geo. Pymann & Co., har paastaaet Sørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Præmisserne til Sjøretsdommen. Efter dennes Afsigelse har der under 17de Oktober—5te December 1901 været optaget et Thingsvidne i Stavanger. Under dette er afhørt flere Vidner, hvoriblandt 4 Toldopsynsmænd, som har forklaret sig bl. A. om de omhandlede Sækkes Optælling af Toldvæsenet eller under dettes Opsyn — saavel om den første Optælling ombord i Dampskibet som om den senere iland i vedkommende Sjøhuse foretagne. Derhos er for Høiesteret fremlagt flere andre Dokumenter, hvoriblandt en Erklæring (Affidavit) af 13de September 1901 fra Dampskibets Fører.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten. Efter Konnossementet havde Skipperen kun at levere et vist Antal Sække Mais og havde intet Ansvar for Vegt. Men i Stedet herfor blev efter Modtagerens Forlangende Maisen, efterat Sækkene var opsprættede, leveret løs i Skibsrummet, blev der øst i Tønde og senere opveiet. Efter den Maade, hvorpaa efter det Oplyste Losningen i det Hele gik for sig, finder man, *at* Skipperen maatte have Føie til at gaa ud fra, at Modtageren havde samme Opfatning, som han, — nemlig at Krav paa at faa det i Konnossementet nævnte Antal Sække med Mais var frafaldt — og *at* Skipperen af den Grund med Føie har undladt at konstatere Antallet af Sækkene.

Rederiet maa derfor, saaledes som Forholdet foreligger, være in saldo, naar det fører Bevis for at have leveret alt, hvad der var indlastet, et Bevis, som her er ført derved, at det er godtgjort, at Skibet ved Ankomsten var saa fuldt lastet, som det var muligt.

Som Følge af, at Instevnte ikke har kontrastevnt, vil det have sit Forblivende med Sjøretsdommens Bestemmelse om Fra-

drag i de 1000 Kroner af Værdien af 237 Tomsække, hvorfor Høiesteret ikke nærmere skal indlade sig paa dette Punkt.

I det Væsentlige i Henhold til, hvad der af Sjøretten forsaavidt er anført, finder Høiesteret, at der ikke tilkommer Appellanten Erstatning i Anledning af den omhandlede Opsplitning af Sække.

Appellanten findes at burde tilsvare Indstevnte Procesomkostninger for Høiesteret.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m :

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, J. W. Holst, til Indstevnte, Geo. Pymann & Co., 300 — tre hundrede — Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

I December 1899 kom Dampskibet „Harald", tilhørende Geo. Pymann & Co. til Stavanger med en Ladning Mais til J. W. Holst og et andet Firma. Efter det udfærdigede Konnossement skulde „Harald" have inde 2,256,516 Kg. Mais i 30.093 Sække, men udlosset blev kun 2,166,769 Kg. og manglede der 474 Tomsække efter Udlosningen. Da J. W. Holst skulde have den halve Last, har han tilbageholdt af Fragten, som han skulde betale, Kr. 1000, idet han paastaar, at der af den forlidet leverede Last tilkommer ham Erstatning for 17,783 Kg. Mais à Kr. 5.50. . . . . Kr. 978.07
og for Halvdelen af forlidet leverede Tomsække 237 à 40 Øre . „ 94.80
hvorhos han har paastaaet Erstatning 10 Øre pr. Sæk fordi de
14,810 Sække, som han skulde have, er ituskaarne, med „ 1481.00
Tilsammen Kr. 2553.87

Geo. Pymann & Co. har som Rederi for Dampskibet „Harald" saggivet J. W. Holst til Betaling ef Restfragt Kr. 1000 med Renter og Sagsomkostninger.

Da Indstevnte som anført paastaar, at have større Kontrafordring, har han paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Med Hensyn til Indst.s Paastand om Godtgjørelse for forlidet leveret Mais har Cit. henvist til Konnossementets Paategning (Konnossem. er ikke fremlagt) saalydende: „Vegt, Kvalitet og Indhold ubekjendt: ikke ansvarlig for iturevne Sække", hvorved Reservation paastaaes taget for Ansvar for, at Vegten paa den leverede Mais ikke skulde stemme med den paa Konnossementet angivne. Citanterne paastaar derhos, at Indstevnte og den anden Lastimodtager har faaet alt, hvad der var bleven indlastet i „Harald", og har ført flere Vidner, ved hvis Prov det er godtgjort, at Skibet var aldeles fuldlastet, da det ankom til Stavanger, og at der ikke kan være borttaget noget af Ladningen. Indstevnte og den anden Lastimodtager har erholdt lige Andel af Lasten.

At der ved Optællingen af Sækkene viste sig at mangle 474 Sække godtgjør ikke efter Citanternes Paastand, at der manglede 474 Sække Mais: thi disse Sække kan være bortkomne efter Tømningen paa mange Maader.

Citanterne paastaar, at det var efter Instevntes og den anden Modtagers udtrykkelige Forlangende, at Losningen gik saaledes for sig, at Sækkene blev sprættede op i Rummet, der tømte og Indholdet veiet paa Dæk. Hvormange Sække der da blev tømt, blev der ikke spurgt efter eller lagt nogen Vegt paa fra nogen Kant, da det jo kun kom an paa, hvormeget der udveiedes, da jo hele Ladningen blev leveret.

Citanterne formener, at det er fordi Mais svinder saa betydeligt under Transport, at der er bleven udveiet mindre end paa Konnossementet angivet. og har de for at godtgjøre, at heromhandlede Maislast er svundet mindre end sædvanlig, fremlagt 2 Erklæringer fra Th.s S. Falk og Skibskaptein Nielsen om, at 5 deri omhandlede Maislaster har havt adskillig større Svind end den heromhandlede.

Iøvrigt paastaar Citanterne, at Indstevnte ikke har lidt noget Tab, da han kun har betalt for den Vægt, der er udlosset, og i ethvert Fald paastaar de, at kun Indkjøbsprisen for Maisen i Tilfælde vilde være at lægge til Grund for Erstatningsberegningen.

Med Hensyn til Indstevntes Paastand om Erstatning for bortkomne 237 Tomsække anfører Citanterne, at Sækkene maatte ansees at være overleverede Indstevnte, da de var tømte i Rummet, og at de saaledes laa ombord paa Indstevntes Resiko, og at disse Sække antagelig er tagne af Losserne ombord. Hvor liden Vægt der kan lægges paa Optællingen af Sækkene, viser efter Citanternes Formening den Omstændighed, at da Sækkene eftertaltes ombord, hvorom Kapteinen ingen Underretning fik, skulde der mangle 1221 Tomsække. men efterat Sækkene var bragte iland paa Pakhus, eftertaltes de atter, og da viste Tallet, at der kun skulde mangle 474. Dette viser saaledes efter Citanternes Paastand, at Optællingerne er uden Paalidelighed.

Citanterne har derhos paastaaet, at Indstevnte og ialfald den anden Modtager havde udtalt, at Sækkene var værdiløse, og at Kapteinen kunde beholde dem ombord og, naar han kom tilsjøs, kaste dem paa Sjøen. Herom har 3 Vidner udtalt sig.

Citanterne har ogsaa protesteret mod den af Indstevnte paa Sækkene anførte Pris 40 Øre pr. Sæk som altfor høi.

Med Hensyn til Indstevntes Paastand om Erstatning for splittede Sække har Citanterne først henvist til Konnossementets Bestemmelse om beskadigede Sække, dernæst til, at det er efter Indstevntes Ordre at Sækkene er splittede for at faa Maisen tømt. De benegter, at Sækkene er sønderskaarne og paastaar, at Reklamation ianledning af Sækkene er for sent fremkommet, da den først fremkom 14 Dage efter Udlosningen, da Indstevnte krævedes for Fragten.

Iøvrigt benegter Citanterne, at Opsprætningen har forringet Sækkenes Værdi og i ethvert Fald ikke saa meget som af Indstevnte paastaaet.

Indstevnte har imod Citanternes Anførte bemærket, at Paategningen paa Konnossementet kun reserverer Kapteinens Ansvar med Vegt, Kvalitet og Indhold, men ikke med Hensyn til Antal af Sække. Han paastaar at have lidt Tab ved ikke at faa udleveret de Sække Mais, som han efter Konnossementet skulde have, da han paastaar at have betalt det hele Kvantum Sække Mais, som han efter Konnossementet skulde have.

Med Hensyn til de bortkomne Sække henviser Indstevnte til, at det

ved Citanternes Kommissionærs Opgjør med ham, hvilket Opgjør af Kommissionæren selv er foretaget, er det erkjendt, at der ved Optællingen manglede 474 Tomsække, og da Sækkene var ombord og under Toldvæsenets Opsigt, havde han ikke modtaget Sækkene, før de var bragte iland, og det var Kapteinens Pligt, at passe paa Sækkene, indtil de blev overleverede Indstevnte, og dette skede først, da Skibet var udlosset. Kapteinen og hans Kommissionær blev underrettede strax efter Optællingen. At Indstevnte havde villet derelinquere Sækkene, benegter han.

Indstevnte paastaar, at Sækkene ødelagdes eller ialfald tabte i Værdi ved, at de splittedes og formener, at derfor ikke behøves noget Bevis.

Indstevnte har benegtet de afhørte Vidners Prov og de fremlagte Erklæringer.

Retten skal bemærke, at den Omstændighed, at der ved Optælling af Tomsækkene manglede 474 Sække, ikke i sig indeholder noget Bevis for, at ikke den i de ombordværende Sække indeholdte Mais er bleven rigtig leveret. At der ved Optællingen manglede 474 Sække, er paa det rene; men disse Tomsække kan være komne bort paa mange forskjellige Maader. Efter den Maade, hvorpaa Indstevnte forlangte Lasten losset, hvilket utvivlsomt var baade tidsspildende og kostbart for Skibet, har Indstevnte frafaldt Krav paa et vist Antal Sække med Mais og kun forlangt taget Vegt paa, hvormeget Mais der indehavdes. Skibets Kaptein har fraskrevet sig Ansvar for Vegt og Indhold af Sækkene, og da det er godtgjort ved Vidnerne, at Skibet, da det ankom til Stavanger, var pakfuldt og intet af Ladningen borttaget, og da Indstevnte og den anden Modtager har modtaget den hele Last, maa Retten antage, at Grunden til Differansen mellem den udlossede Vegt og Vegten efter Konnossementet er den Svind, som Mais efter de fremlagte Erklæringer altid er Gjenstand for.

Efter disse Erklæringer maa det udlossede Kvantum ansees meget tilfredsstillende og bedre end sædvanlig.

Retten kan saaledes ikke give Indstevntes Paastand om Erstatning for forlidet leveret Mais Medhold. Derimod maa Retten give Indstevntes Paastand om Erstatning for de bortkomne 237 Tomsække Medhold. Citanterne har selv ved sin Kommissionær opgivet, at der ved den endelige Optælling manglede 474 Sække, hvoraf Indstevnte skulde havt Halvparten, og det var Citanterne, der havde Ansvaret for Sækkene, indtil de efter Skibets Udlosning blev overleverede Indstevnte, der ikke ombord havde nogen Anledning til, at kontrollere Sækkenes Antal.

Da Citanterne har protesteret mod den af Indstevnte paastaaede Værditakst for Sækkene, 40 Øre pr. Sæk, vil Værdien blive at bestemme ved Skjøn af uvillige Mænd og blive at optage paa Citanternes Bekostning, hvis Taksten sættes til 40 Øre pr. Sæk. I modsat Fald optages Skjønnet paa begge Parters Bekostning. Taksten maa ikke sættes høiere end til 40 Øre pr. Sæk.

Nogen Erstatning fordi Sækkene blev splittede, kan Retten ikke finde tilkommer Indstevnte. Det var allerede en stor Fordringsfuldhed af Indstevnte at forlange, at Sækkene skulde aabnes i Rummet, Indholdet der tømmes og derefter veies paa Dæk, som det ogsaa sees, at Kapteinen kun nødtvungen er gaaet ind paa. At det har fordyret Losningen, er ogsaa utvivlsomt. Det var da rimeligt, at Tømningen af Sækkene blev foretaget paa den letvinteste

Maade ved, at rispe dem op. At forlange, at Sækkene skulde været sprættede op i en Søm, vilde være urimeligt og yderligere forøge Tidstabet og Udgifterne, hvortil Citanterne ikke kunde være forpligtet.

Retten finder saaledes ikke, at der tilkommer Indstevnte nogen Erstatning i denne Post.

Resultatet bliver saaledes, at Indstevnte tilpligtes at betale det paastaaede Beløb efter Fradrag af Erstatning efter Skjøn som ovennævnt for de 237 bortkomne tomme Maissække.

Af Restbeløbet svares Renter fra Sjøretsindkaldelsen den 10de Januar d. A.

Thi kjendes for Ret:

J. W. Holst bør til Geo. Pymann & Co. at betale Kr. 1000 — et tusinde Kroner — efter Fradrag af Værdien af de under Sagen omhandlede 237 tomme Maissække, bestemt ved Skjøn af uvillige Mænd. Skjønsbeløbet maa ikke overstige 40 Øre pr. Sæk. Saafremt Taksten sættes til dette Beløb, betales Skjønnet af Geo. Pymann & Co., i modsat Fald optages det paa begge Parters Bekostning.

Af Restbeløbet svarer J. W. Holst 4 % Renter fra 10de Januar 1900 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves. Det Idømte at udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Henrik Finne.

A. Meling. *J. Thorsen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

*Indhold: 31. **Fragtens retslige Væsen og dens Behandling i Søloven.** Af Assurancedirektør, Dispachør Theodor Ameln. — 32. **Norges Høiesteret:** J. W. Holst mod Pymann & Co.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 12	Aargang IV	1903

33.

Kristianssunds Sjøret, den 8de April 1903.

Dampskibet „Aarstein"s Rederi
(Advokat Gustav Blom)

mod

Ingvar Klingenberg
(O.R.Sagfører Fr. Selmer).

Naar et Certeparti fritager Befragteren for Ansvar i Anledning af Streiker og alle Følger deraf, er Befragteren ogsaa fritaget for Ansvar for det Ophold, der efter Streikens Ophør opstaar derved, at alle de Skibe, som er ankomne under Streiken og er blevet opholdt som Følge af den, samtidig skal expederes.

Under 27de November 1901 oprettedes mellem Christoffer Andresen af Kristiania som korresponderende Reder for Dampskibet „Aarstein" paa den ene Side og Ingvar Klingenberg her-

steds paa den anden Side et Certeparti, ifølge hvilket Andresen bortfragtede „Aarstein", der angives at være 1,013 Registerton drægtig, til Ingvar Klingenberg paa nærmere i Certepartiet bestemte Vilkaar. Skibet havde efter disse at gaa til Cadix, hvor det efter Beregningen skulde være lasteklart omkring primo Januar, og der indtage en Ladning Salt for Kristianssund eller Trondhjem og Svolvær. Videre heder det i Certepartiets Post 4:

„Ladningens Indtagelse i Cadix sker hurtigst muligt efter Stedets Coutume og til dens Udlosning paa Lossestederne er ialt stipuleret 13 — tretten — Dage — Søn- og Helligdage exklusive, som regnes fra den Dag, Skibet er færdigt til at losse, og skulde Skibet over den Tid blive opholdt, da betales for hver overliggende Dag Kr. 400.00 — fire hundrede Kroner — tilligemed Fragten etc.",

og i Post 5:

„Ladningen leveres frit til og fra Skibsborde paa Lade- og Lossested o. s. v."

Certepartiet er derhos paaklæbet en paa Engelsk affattet Klausul, der bl. a. indeholder:

„— — Strikes or lock-outs of Seamen or Shore-Labourers whether partial or otherwise, and any consequenses thereof, always mutually excepted."

Skibet ankom til Cadix Thorsdag den 23de Januar 1902 og meldte sig lasteklart samme Dag Kl. 11 Formiddag. Det blev paa Grund af Streik af Saltsjauerne først fuldlastet den 27de Februar og afgik Dagen efter.

Da Liggedagene efter Rederiets Mening var udløbne allerede den 28de Januar, skulde der saaledes være paaløben 30 Overliggedage, for hvilke det formener sig berettiget til Godtgjørelse efter Certepartiet med 400 Kr. pr. Dag.

Da Befragteren har vægret sig ved at betale nogen Godtgjørelse for Overliggedage, har Rederiet under 4de April forrige Aar udtaget Søretsstevning mod ham og efter inden Retten forgjæves prøvet Forligsmægling nedlagt Paastand om at tilkjendes for 30 Dage 12,000 Kr., subsidiært for 24 Dage Kr. 9,600.00 og atter subsidiært for 6 Dage 2,400 Kr. — i alle Tilfælde med Renter og Omkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Af Proceduren og det derunder dokumenterede fremgaar følgende:

Om Aftenen den 31te December 1901 erklæredes Generalstreik af Saltarbeiderne i Cadix, omfattende Baadfolk, Lastefolk og Pramfolk, som beskjæftiger sig med Arbeide ved Lastning og Ombordbringelse af Salt der paa Pladsen. Denne Streik varede til den 17de Februar, da den officielt blev hævet. I Anledning af den saaledes udbrudte Streik henvendte „Aarstein"s Rederi sig allerede den 15de Januar telegrafisk til Befragteren med Forespørgsel, om han var villig til at annullere Certepartiet eller lade Skibet laste i Trapani istedet, og den 16de samme Maaned, om han vilde tillade „Aarstein" en Mellemtur fra Valencia op til England og tilbage, hvilken Anmodning blev gjentaget i Telegram af 18de næstefter, hvori bl. a. opgives, at der efter Meddelelse fra Konsulatet i Cadix dersteds henligger 23 Fartøier, der venter paa Ladning, og at det er umuligt at opgive Streikens Varighed. Disse Anmodninger blev af Befragteren afslaaet under Paaberaabelse af, at Lasten var solgt, og at han saaledes ikke kunde annullere Certepartiet.

I den i Forbindelse med denne Telegramvexel førte brevlige Korrespondance udtaler den korresponderende Reder i Skrivelse af 18de Januar efter at have redegjort for Grundene til Skibets forsinkede Ankomst til Cadix bl. a.: at der vilde blive lidet at tjene paa en Mellemtur som foreslaaet, „men værre vil det jo blive, at ligge en ubestemt Streiketid over i Cadix, saa jeg haaber De godhedsfuldt gjør, hvad De kan, ligeoverfor Deres Kjøbere for at hjælpe Skibet ud af Kniben", og videre i Skrivelse af 20de Januar: „Det er heldigt for Dem, at have Streikeklausul i Certepartiet, thi ellers maatte De betale Liggedagspenge fra Skibets ankomst til Cadix indtil Lastning paabegyndes. Nu bliver Skibet den, der lider det største Tab ved Streiken." Før og under denne var som nævnt en Mængde Skibe ankommet til Cadix for at laste. Et Par af disse, saaledes det norske Skib „Krosfond" og de italienske „Paolo V" og „Jolanda" blev fuldlastede under Streiken og nogle faa andre delvis lastede. Til „Aarstein" kom Lørdag den 25de Januar en Saltlægter langs Siden, af hvilken der den følgende Mandag blev losset endel, men som senere blev beordret over til „Paolo V". En anden Saltlægter kom Søndag den 26de om Morgenen, men blev ud paa

Formiddagen ligeledes forhalet til „Paolo V", uden at noget af dens Last blev udlosset i „Aarstein". Først Mandag den 3die Februar kom atter en Lægter, hvis Last blev taget ombord i „Aarstein" i Tiden fra 2 til 5 Eftermiddag. Den 4de og 5te Februar lossedes en Lægter pr. Dag, den 6te 3 Lægtere, den 7de 4 og den 8de 3 Lægtere. Mandag den 10de og Tirsdag den 11te fortsattes Indlastningen, hvorimod der den 12te, 13de, 14de, 15de og 16de ingen Last leveredes. Mandag den 17de Februar var Streiken endt, uden at nogen Last da leveredes. Tirsdag den 18de kom 3 Lægtere, og Lastningen fortsattes med kortere Afbrydelser paa Grund af Regnveir samt Fredag den 21de og Lørdag den 22de paa Grund af, at forlidet Salt bragtes til Skibssiden. Det samme var Tilfældet Tirsdag den 25de. Onsdag den 26de leveredes ingen Last. Torsdag den 27de kom Resten. Skibet havde da indtaget 1047½ Læstres og afseilede den følgende Dag. De forannævnte Dampskibe „Krosfond" og „Paolo V". hvilken sidste ankom samtidig med „Aarstein", lastede den hele Tiden uden større Afbrydelser, saaledes at „Krosfond" var færdiglastet den 7de og „Paolo. V" den 8de Februar. „Jolanda", der ankom sidstnævnte Dag, fik strax 3 Lægtere paa Siden og var færdiglastet den 22de Februar. „Sjøgutten" af Stavanger begyndte Lastning 4de Februar og var færdiglastet den 17de.

Under sin Henliggen i Cadix gjorde „Aarstein"s Kaptein gjentagne Henvendelser til Afladeren, Cesar Løventhal, om at paaskynde Lastningen og forbeholdt Ansvar mod rette Vedkommende for det forlængede Ophold, ligesom han ogsaa i samme Øiemed nedlagde Protest hos Konsulen og gjorde Paategning paa Konnossementerne. Dette sidste blev dog ved Rederiets Mellemkomst igjen berigtiget, efterat Befragteren havde erklæret sig ansvarlig for alle Følger af, at Paategningen paa Konnossementerne blev slettet.

Under Henvisning til at der saaledes under den angivelige Streik har fundet hel eller delvis Lastning Sted af enkelte Skibe, gjør Citantskabet gjældende, at der overhoved ikke kan have været nogen Streik i egentlig Forstand eller ihvertfald ikke nogen saadan, der har været til Hinder for Lastningen. Dersom man derfor regner 5 Lastedage for „Aarstein" fra 23de Januar, hvilket angives at være tilstrækkelig Tid. vil der fra Udløbet af disse til 27de Februar være paaløbet 30 Overliggedage à 400 Kr. pr. Dag = 12,000 Kroner.

Subsidiært hævder Citantskabet, at Indstævntes Forpligtelse til at betale for Overliggedage maa være en ligefrem Følge af, at han uvægerlig forlangte Certepartiet opfyldt og afslog Rederiets gjentagne Anmodninger om paa Grund af Streiken i Cadix at tillade Baaden at tage sin Saltlast i Trapani eller at gjøre en Tur fra Valencia til England, inden den afgik til Cadix, — i Haab om, Streiken imidlertid kunde blive afsluttet. Naar Indstevnte afslog dette og forlangte Certepartiet opfyldt, uagtet Rederiet efter Streikeklausulen under Forudsætning af en virkelig Streik maatte være berettiget til at annullere Certepartiet, saa maa Indstevnte tage alle Følger heraf og betale, hvad Opfyldelsen af hans Forlangende koster. Streikeklausulens Udtryk „mutually excepted" antager nemlig Citantskabet, er saaledes at forstaa, at en Streik, hvad enten den erklæres af Sjøfolk eller Sjauere, berettiger enhver af Parterne til at annullere Certepartiet. At tænke sig, at Skibet efter Befragterens Forgodtbefindende skulde være forpligtet til uden Begrænsning i Tid at ligge og vente paa Last, indtil den foreliggende Streik var afsluttet, er blottet for enhver Rimelighed.

Men ihvertfald maatte Skibets Vedkommende kunne holde sig til Regelen i Sjøfartslovens § 126 om, at Befragteren ansees for at have hævet Kontrakten, ifald ingen Last er leveret inden Overliggedagenes Udløb, og da Lovens Overliggedage udløb den 3die Februar, maa Befragteren saaledes under alle Omstændigheder betale for Overliggedage fra 3die til 27de Februar = 24 Dage à 400 Kr. pr. Dag = Kr. 9,600.00.

Men selv om dette ikke skulde findes holdbart, er det i hvert Fald saa, at „Aarstein" blev opholdt i 10 Dage, efterat Streiken officielt var afsluttet. Den havde paa det Tidspunkt ca. $^1/_3$ Last inde. Om man for fuld Last regner 5 Dage, skulde den altsaa til Resten af Lasten behøvet $3^2/_3$ eller 4 Dage. Da der er medgaaet 10, er der altsaa *efter* Streiken paaløbet 6 Overliggedage til et Beløb af Kr. 2,400.00.

Indstevnte har hertil bemerket, at Citantskabet ved sine foran delvis gjengivne Skrivelser har afskaaret sig enhver Adgang til at gjøre Ansvar gjældende mod ham for Overliggedagene, idet det deri udtrykkelig har erkjendt, at det med disse forbundne Tab falder Skibet tillast. Subsidiært hertil gjør Indstævnte videre gjældende, at et saadant Ansvar for ham i hvert Fald er bort-

faldt derved, at „Aarstein"s Kaptein efter Rederiets Ordre sluttelig har tegnet rene Konnossementer for Ladningen, og endelig, at Certepartiets Streikeklausul under alle Omstændigheder maa virke befriende for Indstævnte med Hensyn til Overliggedagene. Han bestrider, at denne Klausul i det foreliggende Tilfælde gav Citantskabet nogen Ret til at hæve Certepartiet, idet han mener, at den af Citantskabet hævdede Forstaaelse af Ordet „mutually" er urigtig. Dette Udtryk maa snarere oversættes med „henholdsvis", saaledes at Streik af Skibsfolkene befrier Skibet og Streik af Sjauerne Befragteren for Ansvar for det Ophold, som Streiken har foranlediget.

Men uden Hensyn til, hvordan det hermed forholder sig, har i ethvert Fald Skibet ikke benyttet sig af den Ret, som Citantskabet paastaar at have havt til at annullere Certepartiet, og Spørgsmaalet er derfor efter Indstevntes Mening uden Betydning for Sagen.

Det er, anfører han videre, tilstrækkelig godtgjort, at der paa Lastepladsen existerede en virkelig Streik af Saltarbeiderne der. Mod Ansvar herfor har det netop været Befragterens Mening at beskytte sig ved Streikeklausulen, og denne maa derfor være befriende for ham, medmindre Citantskabet beviser, at der foreligger Skjødesløshed eller Forsømmelighed fra Befragterens Side, og at det tiltrods for Streiken havde været muligt at laste „Aarstein" hurtigere end skeet. Men et saadant Bevis er ikke ført og kan ikke udledes deraf, at et Par Skibe er bleven expederet hurtigere.

Hvad angaar Lastningen, efterat Streiken officielt var hævet. gjør Indstevnte videre opmerksom paa, at det er klart, at Streikens Virkninger ikke ophører med Streiken selv, og at der under den langvarige Streik var samlet en Mængde Skibe paa Havnen, der selvfølgelig ikke paa engang kunde lastes, men maatte tages efter Tur, hvilket ogsaa er forbeholdt i Certepartiets Bestemmelse om, at Lastningen skulde foregaa „hurtigst mulig efter Stedets Coutume". Dertil kommer, at Skibet først ankom til Lastepladsen den 23de Januar istedetfor som i Certepartiet bestemt omkring den 1ste samme Maaned, hvilket under de foreliggende Omstændigheder medførte, at det fik senere Tørn, end det ellers vilde have faaet. Den herved forvoldte Forsinkelse antager derfor Indstevnte maa kunne kompenseres med Skibets forsildige Ankomst.

Han har derhos fremlagt Erklæringer fra 4 Forretningsmænd hersteds, der under den heromhandlede Streik havde liggende af dem befragtede Skibe i Cadix. Af disse havde 3 Streikeklausul i sine Certepartier, nemlig Dampskibet „Vesta", der ankom den 29de December og blev fuldlastet den 25de Januar, Barken „Uljas", der ankom 8de Januar og var lastet 25de Februar samt Dampskibet „Krosfond", der ankom 16de Januar og var fuldlastet 6te Februar, uden at nogen af disse har fremsat Krav paa Godtgjørelse for Overliggedage.

Retten antager ikke, at Citantskabet ved de foran gjengivne Skrivelser af 18de og 20de Januar f. A. kan siges at have fraskrevet sig Adgangen til at prøve Spørgsmaalet om muligt Ansvar for Indstevnte for de heromhandlede Overliggedage eller paa bindende Maade erkjendt sig selv forpligtet til at bære det med Skibets forlængede Henliggen i Cadix forbundne Tab, ialfald ikke forsaavidt der spørges om Overliggedage efter Streikens Ophør den 17de Februar, cfr. Skrivelsen af 20de Januar „indtil Lastning paabegyndes". De gjengivne Tirader af disse Breve antages alene at kunne forstaaes som Udtryk for den Opfatning af Forholdet, som Rederiet dengang havde. Heller ikke finder Retten at kunne tillægge den Omstændighed, at Kapteinen efter Rederiets Ordre tegnede rene Konnossementer paa Ladningen nogen saadan Betydning, idet den herom henviser til de af Citantskabet fremlagte Telegrammer angaaende dette Punkt, hvoraf fremgaar, at Indstevnte har overtaget ethvert Ansvar, for hvilket Skibet kunde have holdt sig til ham eller Ladningen, om Kapteinens oprindelige Paategning paa Konnossementerne ikke var bleven slettet.

Derimod maa Retten med Indstevnte være enig i, at det er tilstrækkelig godtgjort, at der i Tiden fra 31te December 1901 til 17de Februar 1902 forelaa en virkelig Streik af Saltarbeiderne i Cadix. Dette fremgaar af de fremlagte Telegrammer fra Gesandten i Madrid og Konsulen i Cadix samt af en ligeledes irettelagt Erklæring fra Sekretæren for Salthandlernes Forening, bekræftet af Bestyrelsen i denne, og sees desuden at være forudsat som uomtvistelig af Rederiet selv i dets foran gjengivne Henvendelser til Befragteren, naar det af Citantskabet er hævdet, at denne Streik paa Grund af dens Foranledning ikke kan paaberaabes af Befragtereu, kan Retten ikke tillægge denne Indsigelse nogen Vægt. Der foreligger ingen nærmere Oplysninger om Streikens Foranledning, og denne synes ogsaa at maatte være

ligegyldig, medmindre Citantskabet godtgjør, at den hidrører fra et Forhold fra Medkontrahentens Side, der ligeoverfor Citantskabet selv maa betegnes som kontraktstridigt; men herom er der ikke Tale.

Spørgsmaalet bliver da, om Indstevnte som af Citantskabet paastaaet tiltrods for Streikeklausulen kan gjøres ansvarlig for det forlængede Ophold paa Lastepladsen, som for Skibet blev den direkte Følge af Streiken. At bygge et saadant Ansvar, saaledes som Citantskabet har forsøgt, derpaa, at Indstevnte har forlangt Certepartiet opfyldt, uagtet Rederiet efter dets Forstaaelse af Streikeklausulen var berettiget til at hæve Befragtningskontrakten, lader sig aabenbart ikke gjøre. Det antages til Afgjørelsen af dette Spørgsmaal ikke nødvendigt at indlade sig paa nogen Drøftelse af, hvorledes Streikeklausulens ogsaa ved andre Leiligheder omtvistede Udtryk „mutually" rettelig er at forstaa, cfr. Sjøretsdomme i Hambros Samling II. Pag. 593 og 755. Det maa hertil være tilstrækkeligt at paapege, at Rederiet ihvertfald ikke har benyttet sig af denne Ret, om det havde den. Dets gjentagne telegrafiske og brevlige Henvendelser til Befragteren indeholder intet om, at det selv hertil ansaa sig berettiget, men derimod en utvetydig Erkjendelse af, at en saadan Ret tilkom ham. Naar Skibet derfor blev liggende indtil Streikens Udgang, er dette saaledes utvivlsomt skeet i Erkjendelse af, at det dertil var forpligtet, og ikke fordi det efter Befragterens Forlangende og paa hans Ansvar opgav en Ret, som det mente at tilkomme. At det paa den anden Side efter Sjøfartslovens § 126 vilde have været berettiget til at betragte Kontrakten som hævet, naar ingen Last var leveret ved Overliggedagenes Udløb, er vistnok utvivlsomt, men heller ikke denne Ret har Skibet benyttet sig af. At Undladelsen heraf i noget af de nævnte Tilfælde, som af Citantskabet paastaaet, skulde være begrundet i Hensynet til Befragteren (cfr. Sjølovens § 127) kan ikke med Nytte paaberaabes, selv om det var rigtigt. Ifald Skibet mente at have og agtede at benytte sin Ret til selv at hæve eller til at anse Kontrakten som hævet, maatte det derom have underrettet Befragteren. Kun i det Tilfælde at han desuagtet havde forlangt, at Skibet skulde blive liggende og indtage Lasten, kunde der blive Spørgsmaal om, at han *derved* havde overtaget Ansvaret for det forlængede Ophold — forudsat at Skibet virkelig havde været berettiget til at annullere Certepartiet.

Men kan Ansvar mod Befragteren ikke bygges paa den her bestridte Opfatning, indsees der ikke at være noget Fundament, hvorpaa det kan baseres ligeoverfor Streikeklausulens Bestemmelse om, at Streik af „Shore-Labourers" udelukker saadant, — med mindre det godtgjøres, at Skibet tiltrods for Streiken kunde været lastet hurtigere end skeet, og at der i saa Henseende er noget at lægge Afladeren til Last.

Retten er imidlertid enig med Indstevnte i, at Bevis herfor ikke kan siges at være ført derved, at det er godtgjort, at et Par Skibe er bleven helt eller delvis lastede under Streiken. Til Forklaring heraf er af Indstevnte anført, at „Paolo V" var et Passagerskib, og at Afladeren for dette Skib og for „Jolanda" tilfældigvis disponerede over Lægtere med privat Bemanding, medens det er benegtet, at „Sjøgutten" og „Krosfond" blev lastet hurtigere end „Aarstein". Hvorledes det end forholder sig hermed, synes dog ikke den Omstændighed, at et Par af nogle og tyve Skibe har faaet Last under Streiken, at kunne afgive Bevis for, at en ligesaa hurtig Expedition ogsaa kunde være bleven „Aarstein" tildel. Dette Skib fik, efter hvad Citantskabet selv erkjender, under Streiken $^1/_3$-Dels Last, og Beviset for, at der kunde have været leveret mere, antages at maatte paahvile Citantskabet, naar det først som her er godtgjort, at der forelaa en almindelig Streik af Saltarbeiderne.

Retten finder saaledes ikke at kunne tage Citantskabets principale eller 1ste subsidiære Paastand tilfølge.

Tilbage staar saaledes alene Spørgsmaalet om, hvorvidt Citantskabet, som paastaaet, tilkommer Godtgjørelse for de Overliggedage, der er paaløbne efter Streikens Afslutning den 17de Februar. Det er uimodsagt oplyst, at der til Indtagning af Resten af Ladningen medgik 10 Dage fra nævnte Dato. At dette er noget mere, end hvad der under almindelige Omstændigheder vilde være paakrævet, finder Retten antageligt under Hensyn til Skibets Drægtighed, om den end paa den anden Side maa tro, at 5 Dage, som af Citantskabet opgivet, vilde være forlidet henseet til den Maade, hvorpaa Indlastning af Salt i Cadix finder Sted — fra Lægtere i smaa Kurve. Den finder dog ikke Grund til nærmere at drøfte, hvor lang Tid Indlastningen vilde have taget under Befølgelse af Certepartiets Post 4, hvorefter den skulde ske „hurtigst muligt efter Stedets Coutume". Retten antager nemlig, at Befragteren ogsaa her inden rimelige Grænser maa være

beskyttet ved Streikeklausulen, hvis Udtryk „any consequences thereof" synes at maatte omfatte ogsaa de mere middelbare Følger af Streiken. I nærværende Tilfælde var Forholdet det, at der under denne samledes en Mængde Skibe i Havnen, hvor de laa og ventede paa Last. Ved Streikens Ophør kunde ikke alle expederes samtidig. Det er paastaaet og er i og for sig rimeligt, at de Skibe, der havde ligget længst, blev først expederet, eller at Arbeidet med Lastningen maatte fordeles mellem de ventende Skibe paa den Maade og i den Udstrækning, som den forhaandenværende Arbeidsstyrke tillod overensstemmende med custom of the port — i begge Tilfælde med den Virkning, at Lastningen foregik langsommere end ellers. Men dette maa siges at være en Følge af Streiken, hvilken det var ligesaa umuligt for Befragteren at forhindre eller afvende, som denne selv. Ihvorvel det medgives, at en Klausul som den her omhandlede efter sin Art maa fortolkes strikte efter Ordene, antager Retten derfor ikke, at man ved i Henhold til det foran citerede Udtryk at betragte Befragteren som beskyttet ogsaa mod denne Følge af Streiken gaar videre end en saadan Fortolkning tillader. Hertil kommer, at det maa antages overveiende sandsynligt, at Skibets forsinkede Ankomst til Lastepladsen i ikke ringe Grad har medvirket til det forlængede Ophold. Selv om der ikke kan være Tale om nogen direkte Kompensation, antages dog ikke denne Omstændighed at være udelukket fra at komme i Betragtning, naar der spørges om Ansvar for Befragteren i Anledning af dette Ophold. I ethvertfald maatte under de forhaandenværende Omstændigheder Citantskabet have Bevisbyrden for, at tiltrods for disse Indlastning kunde have skeet hurtigere. Men noget saadant Bevis er ikke ført.

Retten finder saaledes hellerikke, at Citantskabets subsidiære Paastand No. 2 kan gives Medhold, hvoraf følger, at Indstevnte maa blive helt at frifinde.

I Sagsomkostninger antages Citantskabet efter dette Resultat at burde tilsvare Indstevnte 150 Kr.

Naar Fristen for Domsafsigelsen er bleven oversiddet, er dette begrundet dels i Sagens egen Vidtløftighed, dels deri, at en Flerhed af andre Embedsforretninger imidlertid har maattet udføres af Rettens Formand.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Ingvar Klingenberg bør for Citantskabet Dampskibet „Aarstein"s Rederies Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til Indstevnte 150 — et hundrede og femti — Kroner inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse.

34.

Kristiania Sjøret, den 27de April 1903.

Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab
(Adv. Schiander)

mod

D/S „Krystal"s Rederi A/S Krystal af Kragerø
(Adv. Johan Bredal)

Dampskibet „Krystal" faar Maskinskade udfor den norske Kyst og tilkalder det forbiseilende Dampskib „Kong Bjørn", som paa 4 Timer slæber „Krystal" ind til Arendal. Sjøretten finder, at her ikke forelaa Bjergning og tilkjender „Kong Bjørn"s Rederi Kr. 4500.00 som Erstatning for ydet Assistance.

Den 38de Juli 1902 ca. Kl. $5^1/_2$ Eftermiddag afgik Dampskibet „Krystal" af Kragerø fra Mørkvig tilsøs. Omtrent Kl. $8^3/_4$ Eftermiddag samme Dag da Dampskibet befandt sig omtrent tvers af Lyngør og ca. 1 Mil af Land, hørtes et haardt Slag i Maskinen, hvorpaa denne strax stoppede. Man tog Laaget af Høitrykscylinderen for at undersøge, hvad der var i Veien, og det viste sig da, at en af Laaseskruerne til Dækslet var gaaet

løs. Dækslet og Stemplet var slaaet i Stykker og Stempelstangen bøiet. Efter Samraad med 1ste Styrmand og 1ste Maskinist bestemte Skibets Fører sig til at søge Hjælp, og da man omtrent samtidig fik et østgaaende Dampskib i Sigte, blev dette tilkaldt derved, at man heiste Flag og 2de Balloner. Det mødende Dampskib viste sig at være „Kong Bjørn" fra Kristiania. Da dette var kommet tilstede, forklarede „Krystal"s Kaptein, at han havde faaet Maskinskade. „Krystal"s Skibspram blev derpaa sat paa Sjøen med en af „Krystal"s Mandskaber. Denne fik Forbindelse istand mellem de to Dampskibe og paa denne Maade blev „Kong Bjørn"s Kabel bragt ombord paa „Krystal", hvorefter „Kong Bjørn" slæbte Krystal ind til Arendal. Slæbningen paabegyndtes Kl. 10 om Aftenen med Ankomst til Arendal den paafølgende Morgen Kl. 2 Formiddag.

Ved Sjøretsstevning af 3die September 1902 har nu „Kong Bjørn"s Rederi, Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab, der formener, at Tilfældet maa blive at betragte som Bjergning, anlagt nærværende Sjøretssag mod Dampskibet „Krystal"s Rederi, Aktieselskabet Krystal i Kragerø, ved nærværende Ret og har nedlagt saadan Paastand:

„At det foreliggende Tilfælde bedømmes som Bjergning, og „at der ansættes en passende Bjergeløn, som Indstevnte tilpligtes „at betale tilligemed Renter, samt at Citantskabet tilkjendes Pro„cesomkostninger."

Indstevnte, der har vedtaget Værnething her i Kristiania, har nedlagt saadan Paastand:

„At Indstevnte frifindes mod at betale Godtgjørelse efter Sjø„rettens Skjøn for den ydede Assistance."

Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet.

Retten antager, at Tilfældet ikke kan betragtes som Bjergning. Det er oplyst, at „Krystal" har en Compoundmaskine (kombineret Høi- og Lavtryksmaskine), og at man efter at have frakoblet Høitryksmaskinen fremdeles — trods det indtrufne Uheld — havde havt Anledning til at benytte Lavtryksmaskinen. Til saadan Frakobling vilde der under de forhaandenværende Omstændigheder efter de foreliggende Oplysninger have medgaaet en Tid af 4 à 5 Timer. Hertil kommer, at Dampskibet var forsynet med Seil, idet det ved „Kong Bjørn"s Ankomst havde Top-

seil (Gaffelseil) paa Fokkemasten og Fok. Vistnok tillægger Vidnerne, at „Krystal" ikke kunde styre ved Hjælp af disse Seil, der kun støttede mod Slingringen. Og nogen Oplysning om, at „Krystal" havde flere Seil ombord til mulig Disposition, foreligger ikke. Men paa den anden Side synes der ikke at være nogen rimelig Grund til at betvivle, at „Krystal" kunde have klaret sig selv til Havn, naar man først havde faaet Høitryksmaskinen frakoblet, cfr. Ingeniør Nørbech-Olsens Erklæring om, at han anser det utvivlsomt, at Skibet skulde kunne klare sig til Havn med Lavtryksmaskinen alene, herpaa har man mange Exempler.

Retten maa slutte sig til denne Bedømmelse af Situationen, saamegetmere som „Krystal" havde Seilkraften til Understøttelse af Lavtryksmaskinen, hvis denne for sig alene skulde vise sig utilstrækkelig til at manøvrere Skibet.

Den foreliggende Situation var heller ikke saadan at Udsigten til at maatte arbeide med Frakoblingen af Høitryksmaskinen i 4 à 5 Timer, i hvilket Tidsrum Maskinen følgelig ikke var til nogen Hjælp for Skibet, kunde siges at medføre nogen overhængende Fare. Vinden var fralands (VNV) og Sjøerne gik langs Landet. Naar Skibet befandt sig ca. 1 Mil fra Land, kan Resikoen for at drive for langt ind mod Land ikke siges at have været nærliggende. Det er vistnok fra Citantskabets Side antydet, at Strømmen skulde sætte paa Land, men det er benegtet af Indstevnte, og noget Bevis derfor er ikke fremskaffet. „Krystal"s Kaptein har da ogsaa tvertimod anført, at han ikke vilde udsætte sig for den Resiko, at *drive tilsjøs*. I det Farvand, det her gjælder, og da det var omtrent Midtsommers, synes dog heller ikke denne Eventualitet at involvere nogen overhængende Fare. Veiret var efter Oplysningerne ikke overhændigt, om der end nok har været adskillig Sjøgang. Denne sidste Omstændighed kan dog neppe tillægges anden Vegt, end at den vanskeliggjorde Slæbningen og ligeledes vilde have vanskeliggjort Arbeidet med at frakoble Høitryksmaskinen.

Naar Situationen sees i sin Helhed, kommer Retten til det Resultat, at der ikke kan siges at have foreligget saadan nærliggende og overhængende Fare for „Krystal", som maatte til for at kunne karakterisere den af „Kong Bjørn" ydede Assistance som Bjergning i Sjøfartslovens Forstand.

Citantskabet har imidlertid fremholdt, at Indstevnte er af-

skaaret fra under Sagen at reise nogen Protest mod, at „Kong Bjørn"s Assistance betragtes som Bjergning, og har i den Anledning henvist til en Erklæring fra „Krystal"s Kaptein, dateret 29de Juli 1902 — altsaa efter Slæbningens Tilendebringelse — og af følgende Indhold:

„Jeg erklærer herved, at Dampskibet Kong Bjørn, Captein „Anonsen paa Opfordring af mig har ind Bjærget Dampskibet „Krystal til Arendals Havn. Kong Bjørn brugte dertil sit „eget Kabeltoug. — Uden Akkord."

Herved har „Krystal"s Kaptein — anfører Citantskabet — udtrykkelig erklæret, at „Krystal" blev *indbjerget*, og denne Erklæring antages da at være bindende for Rederiet.

Heri kan man dog ikke give Citantskabet Medhold. Det synes lidet rimeligt, at det har været Kapteinens Hensigt ved det benyttede Udtryk at ville for Indstevntes Regning overtage en Forpligtelse til at betale Bjergeløn uden Hensyn til, om det passerede med Rette kunde karakteriseres som Bjergning, og det høieste, man kan lægge ind i Erklæringens Udtryk, vil derfor kun være en Udtalelse om Kapteinens egen Opfatning. Men herved er der ikke paaført Indstevnte nogen ubetinget Forpligtelse til at betale Bjergeløn.

Citantskabets Paastand om at tilkjendes Bjergeløn vil saaledes ikke kunne tages til Følge.

Nogen udtrykkelig subsidiær Paastand om at tilkjendes Godtgjørelse for den ydede Assistance har Citantskabet ikke nedlagt; men der antages dog, særlig efter den fra Indstevntes Side nedlagte Paastand, ikke at være nogen processuel Betænkelighed ved at tilkjende saadan.

I denne Henseende bemærkes, at selv om Omstændighederne efter det anførte ikke medførte saadan overhængende Fare, at Tilfældet kan karakteriseres som Bjergning, maa man dog betragte det som fuldt forsvarligt af „Krystal"s Fører at benytte sig af den Assistance, som tilbød sig, da man jo ikke havde nogen *Sikkerhed* for, hvorledes Situationen kunde udvikle sig. Og under enhver Omstændighed maa „Kong Bjørn" kunne forlange Erstatning for den Assistance, som paa Anmodning af „Krystal"s Fører faktisk blev ydet.

Med Hensyn til Bestemmelsen af Godtgjørelsens Størrelse bemærkes, at „Krystal" har en Veritastakst af 80,000 Kroner. Ladningens Værdi androg til £ 12—0—6, Fragten til £ 149—5—6. „Kong Bjørn"s Takstværdi var Kroner 220,000.00; det havde inde 51 Passagerer samt ca. $^3/_4$ Ladning til antagelig Værdi ca. Kroner 200,000.00; Fragten udgjorde Kroner 4938.25. Derhos havde den benyttede Kabel, som delvis blev ødelagt, en Værdi af ca. Kroner 550.00.

Selve Slæbningen besværliggjordes, efter de foreliggende Forklaringer fra „Kong Bjørn"s Mandskab, adskillig ved den haarde Sjøgang, men kan ikke antages at have været forbundet med nogen særlig Fare for „Kong Bjørn", om det end altid maa siges at være forbundet med adskilligt Ansvar at forlade sin Kurs og paatage sig den mulige Resiko for Uheld under Slæbningen, naar Skibet m. m. repræsenterer saa store Værdier som her.

Efter det anførte antages Erstatningen passende at kunne ansættes til Kroner 4,500.00, idet Parternes Adgang til at forlange Overskjøn selvfølgelig vil staa dem aaben.

Sagens Omkostninger vil blive at ophæve.

Førstvoterende bemærker, at han paa Grund af de øvrige Embedsforretninger ikke har kunnet ekspedere nærværende Sag tidligere.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Dampskibet „Krystal"s Rederi, Aktieselskabet Krystal af Kragerø, bør til Citantskabet, Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab, betale Erstatning, fastsat ved Sjørettens Skjøn, for den Assistance, som Dampskibet „Kong Bjørn" den 28de Juli 1902 ydede Dampskibet „Krystal" ved at slæbe det ind til Arendal, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Ovennævnte Erstatning ansættes til et Beløb af Kroner 4,500.00 — fire tusinde fem hundrede — Kroner.

Af Erstatningsbeløbet svares 4 — fire — af hundrede i aarlig Rente fra den 3die September 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inder 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

M. C. Backer,
konst.

W. Grønstad. *Thomas Bech.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 33. Kristianssunds Sjøret: Dampskibet „Aarstein"s Rederi mod Ingvar Klingenberg. — 34. Kristiania Sjøret: Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab mod Dampskibet „Krystal"s Rederi, Aktieselskabet Krystal af Kragerø.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Lantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 13	Aargang IV	1903

35.

Expeditørers Ansvar.

Af

C. A. Gundersen, Bergen.

Siden min Artikel i Marts f. A. er dette Spørgsmaal bleven indgaaende drøftet saavel paa Møder som i Udredninger i Pressen samt i et Opsæt af Herr Advokat Rygh i „Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender", og det lader til, at der hersker noksaa stor Enstemmighed om, at Ansvar for Tab eller Skade paa Varer, der opstaar under Transport til eller fra Skib, naar denne besørges af Expeditøren, eller idetheletaget naar Varerne er under Expeditørens Varetægt, maa paahvile det Skib eller Selskab, der har befordret Varen, og at Vareeieren maa have Ret til herfor at holde sig til Skibet, som igjen faar søge sin Regres hos Expeditøren, der iethvertfald maa betragtes som Skibets Mand.

Jeg skal gjerne indrømme, at man ved rent juridiske For-

tolkninger af Sjøfartsloven kan komme til et saadant Resultat, men Fortolkninger skal der til, thi nogen direkte klare Bestemmelser herom indeholder Sjøfartsloven ikke. Jeg skal ligeledes gjerne indrømme, at en saadan Fortolkning baade er overensstemmende med Lovens Aand og med almindelig gjældende Kutume. Men min Opfatning af Forholdet er alligevel ikke rokket. Sagen er nemlig den, at Sjøfartsloven klarligen kun har tænkt paa Transport af Varer fra det ene Land til det andet eller fra den ene By til den anden; men Kysttrafik eller Fjordtrafik til og fra de utallige Smaasteder i Landdistrikterne har hverken Sjøfartsloven eller d'Herrer Jurister, der har skrevet Udredninger eller Fortolkninger, tænkt paa. Og dog er det netop Trafiken i Landdistrikterne, som det her nærmest gjælder; thi dels er denne større end Kystbyerne imellem, og dels er det de i Landdistrikterne herskende Særforhold, der har tvunget Dampskibsselskaberne til i sine Befordringsregler at fraskrive sig alt Ansvar for Expeditørerne. Jeg skal søge at forklare dette nærmere:

De fleste Dampskibsanløbssteder i Landdistrikterne er opstaaet paa den Maade, at en Handelsmand (eller kanske nogle Opsiddere) har andraget Dampskibsselskabet om at Dampskibet maatte faa Lov at anløbe et udenfor Ruten liggende Sted, naar et saa og saa stort Vareparti havdes til Forsendelse. Dette er da bleven indvilget. En Tid senere er lignende Andragende kommet fra samme Sted og atter imødekommet. Saa er Trafiken successive voxet, saa Anløbene blir hyppigere, og Dampskibsselskabet gaar da ind paa at lade Skibene anløbe, naarsomhelst Varer til Forsendelse haves, — hvilket angives i Ruten ved at opføre Stedets Navn med en Stjerne. Naar saa Trafiken fremdeles voxer, saa regelmæssige Anløb kan svare Regning, stryges Stjernen paa Ruten, og Stedet er gaaet over til at blive fast Anløbssted.

Dette er saaatsige den almindelige Udviklings Lov for Anløbssteder i Landdistrikterne, og det er ikke noget tilbagelagt Stadium; thi saavel i Kystruterne som i Fjordruterne og de mange Lokalruter kommer der bestandig nye Steder, der opstaar og oparbeides paa samme Maade.

Mange Steder i Fjordruterne og korte Lokalruter er Forholdene rigtignok noget anderledes, idet der slet ikke findes nogen Expeditør. Skibene gaar der hver Dag, ofte flere Gange paa Dagen, og Ruten er saa regelmæssig, at Skibene baade fører Post og har Postbetaling; men Expeditør findes ikke, Skibene lægger til Bryggen.

sætter fra sig nogle Kolli og gaar videre. Vareeierne passer selv paa at hente og bringe ombord sine Varer; thi Stedet og Trafiken er for liden til, at Skibet kan holde nogen lønnet Expeditør.

Hvis nu Sjøfartslovens Bestemmelser, fortolket derhen at Dampskibene skulde være ansvarlig for Varerne, fra de af Vareeieren var leveret til Expeditøren og til de kom Modtageren ihænde, skulde været gjældende, saa *vilde dette været til ganske uberegnelig Skade for vor hele Kysttrafik.* Thi det er jo klart, at Dampskibsselskaberne da maatte være yderst varsom med Optagelse af nye Anløbssteder, og ikke indlade sig paa at optage et eneste nyt Sted i Ruterne, førend de i Forveien havde sikret sig en paalidelig og vederheftig Mand som Expeditør. Men det er kun i de sjeldneste Tilfælde, Dampskibsselskaberne har Adgang til at vælge sine Expeditører; thi i Landdistrikterne er i Regelen Stedets Handelsmand den eneste, der kan paatage sig at expedere Skibet, og vil man optage Stedet i Ruten som Anløbssted, er man nødt til at acceptere Handelsmanden som Expeditør, enten denne nu er paalidelig og vederheftig eller ei. En anden Grund hvorfor Handelsmanden er selvskreven som Expeditør er den, at han er den største Vareafsender og Varemodtager. Men netop denne Omstændighed er det, som har gjort det til en Sag af yderste Vigtighed for Dampskibsselskaberne at fraskrive sig alt Ansvar for Varerne under Transporten til og fra Skib; thi det er let at forstaa, hvilken Uendelighed af Kranglerier og Erstatningsfordringer de ellers vilde være udsat for. Og det er netop af denne Grund, at Dampskibsselskaberne i sine nu 50 Aar gamle Befordringsregler har slaaet fast, at al Befordring af Varer til og fra Skib, al Omladning og al Henliggen paa Pakhus eller i Baad sker for Vareeierens Regning *og Resiko.*

Denne Bestemmelse er fra Dampskibsselskabernes Side ikke nogen egoistisk og despotisk Fastslaaen af Urimeligheder eller Forsøg paa at unddrage sig Ansvar, som med Rette burde paahvile dem; men det er Bestemmelser, som nødvendiggjøres af Forholdene, og som efter min Mening ubetinget bør fastholdes som gjældende for Landdistrikterne, idet de er ligesaameget eller endnu mere i Distrikternes end i Dampskibsselskabernes Interesse.

Som et Bevis paa hvor meningsløst det vilde være, uden videre at slaa fast, at Skibet skal være ansvarlig for Expeditøren, skal jeg anføre et Exempel:

En Expeditør i Helgeland, Nordland, har modtaget tilForsendelse

et Tran- og et Fiskeparti i god og forsvarlig Stand og givet Afsenderne ren Kvittering. Men det er i den gode Sildetid, Skibene laster sig fulde i Senjen, Lofoten og andre Steder og har ikke Plads. Efter et Par Ugers Forløb faar Expeditøren endelig en af Kapteinerne til at holde Plads aaben og Varen blir bragt ombord. Ved Ombordbringelsen viser det sig, at en af Tønderne er læk, formodentlig som Følge af uforsigtig Behandling ved Afleveringen til Expeditøren — om Uforsigtighed fra Afsenderens eller Expeditørens Folks Side vides ikke. Paa Fiskebundterne, der har ligget ved Siden af Tranen paa Pakhuset, er der Mærker af Tran. Styrmanden nægter Modtagelse, men efter endel Overtalelse tager han dog med Varerne, idet han kvitterer for modtaget. „Fisken beskadiget af Tran og en Tønde halvt udlækket". Efter min Mening maa Skibet i dette Tilfælde være fri og Selskabet ligesaa, — Skaden og Tabet faar blive en Sag mellem Vareeierne og Expeditøren. — Ja men, siger Juristerne, naar Feilen er Expeditørens, saa faar Selskabet eller Skibet erstatte Skaden og dette igjen holde sig til Expeditøren, der er Skibets Mand. — Her er det vi ikke blir enig. Hvorledes kan Expeditøren være Skibets Mand og have kvitteret paa Skibets Vegne, naar han ved Varens Modtagelse ikke har den fjerneste Idé om hvilket Skib eller hvilket Selskab, der tilfældigvis skal komme at befordre Varerne? Hvis Expeditøren kun var Expeditør for et enkelt Selskab, kunde en saadan Paastand til Nød lade sig høre; men naar han f. Ex. er Expeditør for Bergenske, Nordenfjeldske, Vesteraalske og alle de Privatskibe, som anløber hans Sted, hvorledes skal da hans flere Uger iforveien givne Kvittering kunne betragtes som bindende for det Skib, der har vist ham den Imødekommenhed (for at forebygge videre Skade paa Varerne) at tage Varerne med? Jeg maa rent ud sige, at jeg ikke forstaar et saadant Ræsonnement.

Ja men Selskabet kan jo holde sig til Expeditøren! Ja vel hvis han er vederhæftig og reel; men hvis han ikke har noget at betale med, eller hvis han vil krangle sig fra det med den Paastand, at Feilen er Afsenderens?

Paastanden at Skibets Expeditør er *Skibets* Repræsentant, *Skibets* Mand begrunder Herr Advokat Rygh saaledes:

1. Han er fast ansat af Skibet.
2. Han opgives regelmæssig i Skibets Fartplaner og Avertissementer som den, til hvem man har at henvende sig i Skibets Anliggender.

3. Han er den, med hvem man slutter Fragtkontrakten.
4. Indbetalinger og Udbetalinger fra Skibet sker ved ham.
5. Han paaser, at Varen ikke udleveres før Fragt o. lign. er betalt.

Men denne Begrundelse passer aldeles ikke for Expeditørerne i Landdistrikterne, thi:

1. Han er som Regel umærkelig gledet over fra Vareeier til Expeditør uden nogen speciel Ansættelse og har sin Betaling for Iland- & Ombordbringelse hos Vareeierne.
2. Han nævnes ikke i Skibenes Fartplaner og Avertissementer, — dette sker kun i Byerne.
3. Han kan ikke slutte Fragtkontrakter, ialfald ikke for Partier uden særskilt Bemyndigelse af Kaptein eller Hovedkontor, og i Regelen er det ham selv, der er Hovedafsender. Naar enkelte Kolli sendes, anfører han rigtignok disse paa en Varefortegnelse, men dette kan vel neppe betegnes som Afslutning af Fragtkontrakt; thi Fragten betales af Varemodtageren og reguleres af Expeditøren paa Modtagelsesstedet i Henhold til de gjældende Fragtregulativer.
4. Fragten for de fra Landdistrikterne sendte Varer betales i Byerne af Modtagerne, og Fragt for Varer fra Byerne til Landdistrikterne *maa forudbetales*. Det er saaledes kun undtagelsesvis og fordetmeste kun for Forsendelse af Varer til Anløbssted, der ikke er By, at Expeditøren har Befatning med Fragtinkassation. Nogen Udbetalinger for Skibet i Landdistrikterne forekommer kun rent undtagelsesvis, og disse ordnes da for det meste af Kapteinen uden Expeditørens Mellemkomst.
5. Da Fragten er betalt af Afsenderen i Byen, har Expeditøren i Landdistriktet kun at passe paa at faa sine egne Udgifter betalt før Varens Udlevering.

Som man ser, skal der ganske anden Begrundelse til, for at slaa Expeditøren i Landdistrikterne fast som *Skibets* Mand. Den juridiske Tolkning af Sjøfartsloven strækker her ikke til. Og naar Sjøfartsloven hverken med klare Ord slaar fast, at Expeditøren i Landdistrikterne *skal* være Skibets Mand, eller indeholder Bestemmelser, der kan fortolkes derhen, at han *maa* eller *bør* være Skibets Mand, — saa synes det mig noksaa utvivlsomt, at han maa være *Vareeierens* Mand.

Dette er ogsaa det rimeligste, mest praktiske og for alle Parter mest tjenlige; —

rimeligst fordi Overgangen fra Handelsmand og Vareafsender til Kommissionær for andre nærboende Afsendere og derefter til Expeditør sker saa umærkelig, at det altid vil falde vanskeligt at drage Grændsen og bestemme, fra hvilket Tidspunkt Handelsmanden kan betragtes som ansvarlig Expeditør, — dernæst ogsaa fordi Dampskibsselskaberne for at forebygge unødige Kranglerier og urimelige Erstatningskrav har slaaet fast i sine Befordringsregler, at al Transport til & fra Skib sker for Vareeierens Resiko;

mest praktisk fordi Handelsmandens eller Expeditørens Naboer, der er Vareafsendere eller -Modtagere, bedre kan kontrollere og øve Pres paa Expeditøren, at Varerne behandles paa forsvarligere Maade end Dampskibene eller Selskaberne kan gjøre det, og fordi saadan Kontrol vil blive ganske anderledes øvet, naar Naboerne véd, at de selv maa tage Tab for uforsvarlig Behandling, end naar de kan betragte Expeditørens Handlemaade som sig uvedkommende;

og for alle Parter mest tjenlig maa man vel kunne sige det er, naar man ser tilbage paa de sidste 50 Aars Udvikling af Kystfarten og véd, at saadan Udvikling havde været en Umulighed, hvis ethvert Uheld skulde kunne uden videre væltes over paa Dampskibene.

Men fraseet Sagens rent praktiske Sider, mener jeg, at naar Dampskibsselskaberne paa Grund af Forholdene og deres Udvikling har seet sig nødt til i sine Regler for Befordring at slaa fast, at Expeditøren skal betragtes som *Vareeierens* Mand, og naar de ved Expedering af Varer noterer paa Fragtseddelen: „Varen befordres i Henhold til de gjældende Regler", saa maa vel disse Regler have retsgyldig Kraft. Og har de retsgyldig Kraft i Landdistrikterne, saa maa de vel have den samme Retsvirkning i Byerne. Og det er jo ikke nogen nye Regler her er Tale om; thi det er de samme Regler, som har været gjældende, saalænge Dampskibene har gaaet i Godsruter paa Kysten.

Ud fra denne Opfatning er det ogsaa jeg i min foregaaende Udredning har udtalt mig angaaende hvilke Forpligtelser og Ansvar der paahviler Expeditøren ligeoverfor Varer, der er losset til ham, eller som han har modtaget til Befordring. Men Spørgsmaalet om, hvor langt Expeditørens Ansvar rækker, skal jeg ikke komme ind paa her; thi Hensigten med denne Artikel er kun at forklare hvilke Grunde der taler for, at Expeditøren maa og bør betragtes som *Vareeierens* Stedfortræder, og at det maa blive en

Sag mellem Vareeier og Expeditør, hvis der opstaar Tab eller Skade under Transporten til og fra Skib, eller medens Varerne er under Expeditørens Varetægt.

Jeg mener ikke, at denne Regel behøver at være gjældende for *Byernes* Vedkommende; thi der er vistnok intet til Hinder for, at Dampskibsselskaberne kan tage fuldt Ansvar for sine Expeditører der, saa at Vareeierne kan henvende sig til Direktionerne, og disse igjen holde sig til sine Expeditører, — uagtet ogsaa dette kan have sine Vanskeligheder. Men i *Landdistrikterne* bør Expeditøren være Vareeierens Mand, og Skibene have Ret til at fraskrive sig alt Ansvar for ham. Spørgsmaalet, om Byexpeditørerne skal have Forpligtelser eller Ansvar efter Sjøfartslov eller efter Dampskibsselskabernes Regler, forekommer mig at være af langt mindre Betydning end Spørgsmaalet om Landdistrikternes Expeditørers Forhold og Ansvar, eftersom disses Tal er i den Grad overveiende, at der ikke kommer mere end et Par Byexpeditører paa Hundrede Landexpeditører. Mellem Trondhjem og Tromsø er der i Kystskibenes Ruter 100 Anløbssteder, mellem Tromsø og Vadsø 40, og kommer hertil alle Steder i Lokalruterne, blir det mere end det Dobbelte.

Ja men, siger Forretningsmanden, en Ordning med uansvarlige Expeditører er jo en Umulighed; man maa jo have en Garanti for, at de Varer, man sender, kommer Modtageren ihænde, og at de blir ordentlig taget Vare paa, indtil Modtageren kan hente dem. Man kan jo ikke gjøre Forretninger, ikke sende Varer paa anden Maade!

Jo, man kan; thi Expeditøren er jo iethvertfald forpligtet til at tage sig af Varerne, som om de var hans egne, og hvis han forsømmer dette, er han ansvarlig for Følgerne. Der er jo ikke her Tale om noget Nyt; thi det er den samme Ordning, som har været gjældende i de sidste 50 Aar. Der har naturligvis mange Gange været Tale om Erstatninger for Skade, opstaaet ved Expeditørens Feil eller Forsømmelser. Direktionerne har da, naar ikke Expeditør og Vareeier er kommet til Enighed, taget sig af Sagen og i Regelen faaet den ordnet. Mange Gange har ogsaa Direktionerne — uden paa nogen Maade at være forpligtet dertil — betalt fuld eller delvis Erstatning. I denne Henseende har de været noksaa kulant, og vil vel være endnu mere kulant i Fremtiden, naar der om Ansvarsforholdet ikke længer er nogen Uoverensstemmelse, og de ikke behøver at frygte Konsekvenser

ved at gjøre Indrømmelser og betale Erstatninger, de ikke er juridisk forpligtet til at betale.

Men hvad enhver Forretningsmand maa have Ret til at fordre, er fuld Klarhed i Forholdet; han maa vide baade, hvor langt Expeditørens Ansvar og Forpligtelser rækker, og han maa vide, om han for Expeditørens Feil kan holde sig til Dampskibsselskabet eller kun til Expeditøren. Imidlertid kommer man neppe til nogen fuld Klarhed ved bare at drøfte Sagens juridiske Side eller ved at finde ud, hvorledes Ansvarsforholdet er eller har været efter de gjældende Love. Det synes mig, at man langt lettere vilde komme til Maalet ved først at se til at komme paa det Rene med, hvorledes Ansvarsforholdet *i Fremtiden bør være*, og derefter arbeide paa, at faa Sjøfartsloven suppleret med tilsvarende greie og klare Bestemmelser.

For mig staar det, efter hvad jeg ovenfor har forklaret, som en Umulighed at slaa fast strenge Regler, ensartet baade for By og Land; Dampskibsselskaberne bør kunne optage et Anløbssted i Ruten, selv om der paa Stedet ikke findes nogen Expeditør, for hvem de kan tage Ansvar; og som Følge deraf, maa der i Fremtiden som hidtil blive:

1) Anløbssteder, hvor Expeditøren er Selskabets Funktionær,
2) Anløbssteder, hvor Expeditøren er Vareeiernes Kommissionær, og
3) Anløbssteder, hvor der slet ikke er nogen Expeditør.

Men dette bør tydelig tilkjendegives i Ruterne ved et særskilt Mærke, f. Ex. et †, hvor Stedets Expeditør ikke er fast Funktionær, og et 0, hvor der ikke er nogen Expeditør, og Dampskibsselskaberne bør have fuldt Ansvar for alle de Steder, hvor saadanne Mærker ikke findes. Jeg skulde tage meget Feil, om ikke den første Følge af en saadan Ordning vilde blive den, at Expeditørerne i Landdistrikterne vilde søge snarest muligt at faa væk †-Mærket fra deres Sted og enten ved at stille Kaution til Dampskibsselskabet eller paa anden Maade opnaa Titel af fast og ansvarlig Expeditør, — og †-Mærkerne vilde da lidt efter lidt fra Regel gaa over til at blive Undtagelser.

36.

Kungl. Maj.ts Dom den 24 Mars 1903.

J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag

mot

Sjökaptenen A. Stousland.

Sedan befälhafvaren å ett ångfartyg, som enligt certeparti befraktats att intaga last af trävaror i Sundsvalls distrikt, efter fullbordad lastning tillställt aflastaren tolf konnossement å den intagna lasten med anteckning om protest för öfverliggedagar och andra fordringsanspråk, har aflastaren vid Rådstufvurätten yrkat åläggande för befälhafvaren att utfärda konnossement utan dylik anteckning eller ock konnossement med protestanteckning allenast för ett mindre antal öfverliggedagar. Rådstufvurätten ogillade aflastarens talan, hvarefter Hofrätten och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens utslag.

Enligt certeparti den 20 Februari 1899 emellan redarne för det af Sjökaptenen A. Stousland förda ångfartyget „Vera", å ena, samt Axel P. Nielsen i Amsterdam å andra sidan, öfverenskoms att „Vera" skulle efter sjöfartens öppnande samma år afgå till två platser i Sundsvalls distrikt för att derstädes från Nielsens ombud intaga last af trävaror och sedan dermed afgå till Amsterdam. Certepartiet stadgade, bland annat, att lastning skulle, då väderleken så tillåte, med ömsesidigt undantag för strejker och lockouter af redarnes, befraktarnes, aflastarnes och emottagarnes arbetare eller öfriga tjenare, taga sin början omedelbart efter det kaptenen gifvit behörig notis om, att ångaren vore klar för lastning samt att lasten skulle i lastningshamnen framföras till fartyget så fort den kunde emottagas och stufvas.

Stousland erhöll sedermera order att för fullgörande af ifrågavarande certeparti vända sig till J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag. Sedan Stousland med „Vera" den 9 Juni 1899 anländt till bolagets lastageplats Kubikenborg samt derstädes från bolaget emottagit last, lät Stousland vid fartygets afgång den 21 berörda Juni från Kubikenborg till Essvik, hvarest lastningen skulle fullbordas, till bolaget aflämna ett konnossement å den då intagna lasten, å hvilket konnossement Stousland gjort anteck-

ning, innefattande anspråk på betalning för 5½ öfverliggedagar äfvensom på ersättning för väntpenningar till stufvare.

Bolaget sökte med anledning häraf hos Konungens Befallningshafvande i Vesternorrlands län att som Stousland icke utfärdat sådana konnossement, som tilläte bolaget få liqvid af vederbörande köpare för de olika partierna af den intagna lasten, kvarstad måtte beviljas å „Vera"; och meddelade Konungens Befallningshafvande jemväl den 22 Juni kvarstad å fartyget at gälla tills vidare. Emellertid hade Stousland vid Essvik fortsatt med lastningen af „Vera". Sedan lastningen här fullbordats den 30 Juni, tillställde Stousland bolaget tolf särskilda konnossement å hela den från bolaget erhållna lasten. Å samtliga dessa konnossement tecknade emellertid Stousland, att desamma utfärdats under protest med rätt för Stousland att af lasten godtgöra sig dels för nio „liggedagar" med 30 pounds engelsk sterling för dag, dels med 100 pounds för hvarje dag, räknad från öfverliggedagarnas utlöpande, tills kvarstaden upphäfts, dels ock för öfriga i följd af kvarstaden förorsakade kostnader.

Sedan kvarstaden på ansökning af Stousland upphäfts den 11 Juli, instämde bolaget Stousland till Rådstufvurätten i Sundsvall samt anförde:

Under den tid lastningen pågått hade vid bolagets brädgårgar varit rådande arbetsinställelse af sådan beskaffenhet, att det enligt certepartiets bestämmelser icke ålegat bolaget att till fartyget framföra last. På grund häraf yrkade bolaget förpligtande för Stousland att till bolaget utgifva tolf konnossement å den af bolaget erhållna lasten utan anteckning om anspråk på ersättning för öfverliggedagar samt att de af Stousland enligt anteckning å konnossementen framställda fordringsanspråk måtte varda ogillade. Derest bolagets uppfattning af arbetsinställelsens existens icke vore riktig, hade i allt fall på grund af väderleks- och andra förhållanden öfverliggedagarna icke uppgått till det af Stousland uppgifna antalet, utan endast till högst 6½ dagar. Alternativt yrkade derför bolaget, att de öfverliggedagar, hvarom Stousland finge göra protestanteckning, måtte förklaras icke vara flera än 6½ och att Stousland måtte förpligtas utgifva konnessement, å hvilka protestanteckning om öfverliggedagar icke innehölle yrkande om ersättning för flera öfverliggedagar än 6½. Slutligen yrkade bolaget åläggande för Stousland att ersätta bolaget alla kostnader bolaget fått vidkännas för sin ansökan om kvarstad å fartyget.

Stousland bestred bolagets yrkanden. En befälhafvare stode

icke på grund af befraktningsaftalet i direkt rättsförhållande till någon annan än befraktaren. Aflastaren vore gent emot befälhafvaren allenast att betrakta såsom befraktarens kommissionär. Sjölagen stadgade uttryckligen att det vore befraktaren, som gent emot bortfraktaren vore ersättningsskyldig för all skada och förlust, äfven om denna tillskyndats genom aflastarens förvållande. Befälhafvaren kunde icke bevara sin panträtt i lasten för öfverliggedagsersättningen annorlunda än genom att medelst tecknadt förbehåll inskränka sina förpligtelser gent emot lastemottagaren. De af Stousland gjorda anteckningarne vore endast en formel förutsättning för upprätthållande af ifrågavarande anspråk och innebure icke något anhängiggörande af dylika anspråk. Om och i hvad mån Stousland rätteligen egde sådana, kunde icke blifva föremål för pröfning, förrän anspråket gjordes gällande. Något anspråk i dylik riktning hade emellertid icke af Stousland blifvit framstäldt gent emot bolaget.

Bolaget, som vidhöll att en aflastare måste hafva laglig rätt att vid domstol anhängiggöra talan om utlemnande af rena konnossement, derest befälhafvaren enligt aflastarens förmenande orättmätigt gjort anteckningar å de redan aflemnade, förebragte härutpå en vidlyftig utredning angående den påstådda arbetsinställelsens art och verkan, angående väderleksförhållandena samt angående det sätt, på hvilket bolaget för sin del bedrifvit lastningen.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 31 December 1900:

Enär upplyst vore att Stousland till bolaget såsom aflastare redan öfverlemnat tolf särskilda å olika delar af lasten, som levererats till fartyget, utfärdade konnossement, å hvilka samtliga Stousland gjort anteckning om protest för nio öfverliggedagar och andra fordringsanspråk,

ty och som Stousland måste anses vara lagligen befogad att å konnossementen anteckna den ersättning för öfverliggedagar eller annat vid godsets inlastning skedt uppehåll, hvilken ersättning Stousland kunde komma att affordra lastemottagaren,

alltså kunde bolagets yrkande om åläggande för Stousland att utgifva nya konnossement rörande de i fartyget från bolaget inlastade trävaror utan anteckning om ofvan omförmälda ersättningsanspråk icke bifallas,

samt enär bolaget icke styrkt, att Stousland af bolaget uppburit ersättning för öfverliggedagar eller att de derom å konnos-

sementen gjorda anteckningar vållat, att bolaget nödgats till annan person för Stouslands räkning utgifva dylik ersättning,

och bolaget icke heller visat laglig grund för sitt yrkande om förpligtande för Stousland att till bolaget utgifva ersättning för de kostnader, bolaget fått vidkännas för sin ansökan om kvarstad å fartyget och i sammanhang dermed stående utgifter,

blefve bolagets öfriga i stämningen framställda påståenden lemnade utan afseende; och förpligtigades vid denna utgång af saken bolaget att ersätta Stouslands kostnader å saken med 1300 kronor.

Bolaget sökte ändring i Svea Hofrätt, som i dom den 31 Januari 1902 yttrade att, som det mot stadgandet i 163 § Utsökningslagen icke tillkommit Rådstufvurätten att till pröfning upptaga bolagets anspråk på ersättning för kostnaderna i och för omförmälda kvarstad, blefve Rådstufvurättens utslag härutinnan af Hofrätten undanröjdt, men att vidkommande saken i öfrigt Hofrätten ej funne skäl att i Rådstufvurättens utslag göra ändring; och skulle bolaget sjelft vidkännas sina kostnader å saken i Hofrätten.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t. Stousland bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj.t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta bolaget att ersätta Stouslands kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte hvad som åtginge till lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Högsta Domstolens fleste ledamöter (Justitieråden *Huss, Wijkander, Thollander, Bohman, Cassel* och *Silfverstolpe)* biföllo Nedre Revisionens hemställan.

Justitierådet *Lilienberg* yttrade:

„Då bolagets påstående att få vissa af Stousland i konnossementen framställda anspråk ogillade icke åsyftar att återbekomma något till honom utbetaldt belopp, pröfvar jag lagligt fastställa det slut, hvari domstolarne beträffande nämnda påstående stannat, och finner jag i öfrigt ej skäl att göra ändring i Hofrättens dom, äfvensom jag i fråga om kostnaden hos Kungl. Maj.t bifaller det underdåniga betänkandet."

Kungl. Maj.ts dom utgafs den 24 Mars 1903.

34.

Porsgrunds Sjøret, den IIte April 1903.

„Cecilie"s Rederi
(Advokat Carl Lundh)

mod

Borgestadholmens Brug
(Overretssagfører H. S. Møller).

En Afskiber kjendes pligtig at erstatte en Skibsfører det Tidstab, der forvoldtes denne ved et af Afskiberen ulovlig nedlagt Forbud mod Skibets Afseiling, efterat Ladning var indtaget og Konnossementer udstedt.

Ved Sjøretsstevning af 31te Mai 1902, iretteført den 23de Juni 1902, har Citantskabet, „Cecilie"s Rederi, efter forgjæves inden Sjøretten anstillet Forligsmægling sagsøgt Indstevnte, Borgestadholmens Brug, og paastaaet samme tilpligtet at betale Citantskabet Kr. 360.68 med Renter fra Sagens Berammelse og tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Citantskabet har fremstillet Sagen saaledes:

Skonnertskib „Cecilie" af Rudkjøbing indlastede i Marts og April 1902 en Ladning Stav fra Borgestadholmens Brug i Gjerpen pr. Porsgrund. Da Kapteinen, P. Krull Pettersen, derunder fandt Staven delvis mangelfuld, forlangte han Adgang til at paaføre Konnossementerne Klausulen; „Kvalitet ubekjendt", hvilket negtedes; og han begjærede derpaa retsligt Skjøn over Ladningen, hvilket afholdtes den 4de April. Skjønnet fandt det indlastede og til Indlastning bestemte Parti Stav at være i sin Helhed gjennemgaaende godt; dog fandtes der endel Stav, der viste sig at være mørk og grøn, og nogle enkelte Stykker, der ikke var ganske tørre. Kapteinen fik derefter Afladerens Tilladelse til at vrage Staven, eftersom den leveredes, og til at ombytte endel af den allerede indlastede. Afskrift af Sjøretsbesigtigelsen blev sendt Skibets Mægler i Geestemünde, der antagelig gjorde Stavens Kjøber bekjendt med dens Indhold.

Den 12te April var Skibet fuldlastet og 14de April færdigt til at afgaa, efterat Kapteinen den 12te havde undertegnet og

afleveret Konnossementerne. Forinden Afgangen lod imidlertid Indstevnte nedlægge retsligt Forbud mod Skibets Afreise, idet Stavens Kjøber havde negtet at acceptere Brugets Tratta. Indstevnte ansaa nemlig Kapteinen som Aarsag til Negtelsen og fordrede af ham en Garanti for Rmk. 1500, som Kapteinen negtede at give.

Ved det efter Citantskabets Mening i enhver Henseende ulovlige Forbud og ved Negtelsen af at godtage den af Kapteinen forlangte Konnossementsklausul eller ved Forsøg paa at levere utilfredsstillende Vare, er der paaført Skibet et Tidstab af 3 Dage samt diverse Udlæg, og som Godtgjørelse herfor udkommer efter specificeret Regning Paastandsbeløbet.

Indstevnte mener at have været i sin gode Ret ved at begjære og lade Forbudsforretningen afholde, og mener derfor ikke at pligte nogen Erstatning i denne Anledning. Der var ingensomhelst berettiget Grund til at forlange Sjøretsbesigtelse. Stavpartiet var nemlig, som det ogsaa fremgaar af Besigtelsen, gjennemgaaende godt, og om der i et Parti paa over en halv Million Stykker kunde findes nogle enkelte mindre tilfredsstillende, kan dette ikke komme i Betragtning, og det er ganske utænkeligt, at det skulde medføre Ansvar for Skibet, om der ikke var gjort Ophævelse derved. Det Hele var utidigt Pedanteri af Kapteinen. Og det var ligefrem utilbørligt af Kapteinen, efterat Besigtelsen havde erklæret Partiet gjennemgaaende godt, da at gjøre nogen Reklamation, særlig naar han havde faaet Anledning til at rette paa, hvad han havde at udsætte paa Lasten ved at vrage og bytte, hvilket han gjorde i stor Udstrækning; og han burde ialfald ikke gaa bag Afladerens Ryg og i al Stilhed reklamere tiltrods for, at han giver rent Konnossement. Den stedfundne Oversendelse af Besigtigelsen i Forbindelse med en Skrivelse, hvori han undlader at omtale at have faaet denne Anledning til at vrage m. v., kan ikke opfattes anderledes end som en Reklamation. Og Oversendelsen af et saadant Dokument til et fremmed Land maatte naturligen opfattes som, at der var noget iveien med Lasten, og dette maatte Kapteinen kunne indse. Det blev ogsaa opfattet saaledes.

Efter Sjøfartslovens § 147 kunde Indstevnte ikke negte Kapteinen at paaføre Konnossement, hvad han vilde med Hensyn til Lastens Kvalitet; men Kapteinen staar til Ansvar for, hvad han paafører. Hvis han angiver Ladningen anderledes, end den er, bærer han og Skibet Ansvar for den deraf følgende Skade. Men Loven tilsteder ham ikke at give fra sig rent Konnossement og ved Siden deraf i al Stilhed meddele Modtageren, at alt alligevel ikke er iorden, og det er dette, Kapteinen i nærværende Tilfælde har gjort, og herfor bærer han Ansvaret, og Forbudet mod Skibets Afseiling var saaledes fuldt berettiget og paakrævet. Indstevnte gjør derhos forskjellige Indsigelser med Hensyn til den formerede Regning.

Under tilbørligt Hensyn til Parternes Procedure forøvrigt og de foreliggende Oplysninger skal *Retten* bemærke:

Det maa vistnok medgives, at Kapteinens Optagelse af Søretsbesigtigelse over Lasten og Besigtelsens Fremsendelse til Mægleren i Geestemünde i Forbindelse med en Skrivelse af 8de April 1902, hvori han meddeler, at han tog Besigtigelse paa Staven, fordi nogle af den var mørke og grønne og enkelte vaade, ha. foranlediget, at Ladningsmodtageren har vægret sig for at acceptere Indstevntes Tratta, og derved ogsaa givet Indstevnte Anledning til at begjære Forbudet.

Rettens Formand, som Administrator af Forbudsforretningen, var derfor ogsaa dengang af den Anskuelse, at Forbudet maatte tillægges Fremme. Men naar man paa den anden Side spørger, om Kapteinen ved dette sit Forhold har overtraadt sin Kompetence, maa man tage Hensyn til, at det for Kapteinen stod saa, at Lasten virkelig viste sig for endel at være mørk og grøn; han maatte da, naar Indstevnte vægrede sig ved at lade ham paategne Konnossementet: „Kvalitet ubekjendt", eller at give ham en særskilt skriftlig Erklæring, at han var fritaget for alt Ansvar, naar han kom til Bremen, formentlig være berettiget til at lade Søretsbesigtigelse over Lasten optage. Og naar først denne var optagen, kan det neppe bebreides ham som en utidig eller utilbørlig Handling, at han sendte denne fra sig; han havde nemlig ingen Grund til at hemmeligholde Resultatet. Besigtigelsen gav ham jo delvis Medhold i hans Opfatning af Lastens Beskaffenhed, og han optog den udelukkende i Hensigt at fri sig og Skibet for Ansvar ved Fremkomsten, idet han ikke kunde vide, paa hvilke Betingelser Lasten var solgt; og han foretog ikke denne Handling for paa nogen Maade at skade Indstevnte.

Det maa bebreides Indstevnte, at han ved Søretsbesigtigelsen bestemt vægrede sig ved at give Kapteinen en saadan skriftlig Erklæring som oven nævnt; havde Kapteinen faaet den, vilde Besigtigelsen være bleven frafaldt, og hvad der senere skeede ikke være paafulgt. Og er det først givet, at Kapteinen ikke har foretaget andet eller mere end, hvad han havde Ret til, kan han neppe gjøres ansvarlig for Følgerne af Forbudet.

Retten kommer saaledes, skjønt under adskillig Tvivl, til det Resultat, at Citantskabet maa gives Medhold i sin Paastand. Og da de paa Regningen opførte Poster med Undtagelse af Omkostningerne ved Besigtigelsen og Afskriften af samme ere foranledigede ved og en Følge af Forbudet, ligesom der i Søloven ikke kjendes halve Liggedage, og det er givet, at det var over 2 paa den 3die Dag, Skibet ved Forbudet blev opholdt, findes Regningens Beløb i sin Helhed at maatte tilkjendes, idet Omkostningerne ved Besigtigelsen og Afskriften af samme ogsaa findes at burde tilkjendes, da Besigtigelsen var paakrævet for at konstatere Lastens Beskaffenhed.

Sagen findes imidlertid at være af saa tvivlsom Beskaffenhed, at der er fuld Føie til at ophæve Sagens Omkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Borgestadholmens Brug, bør til Citantskabet, Skonnertskib „Cecilie"s Rederi, at betale Kr. 360.68 — tre hundrede og sexti Kroner, sexti og otte Øre — med 4 — fire — % aarlige Renter heraf fra 1ste Juni 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Chr. Randers.

C. J. Sørensen. *J. M. Christensen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 35. Expediterers Ansvar. Af C. A. Gundersen. — 36. Kungl. Maj.ts Dom: J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolag mot Sjökaptenen A. Stousland. — Forsgrunds Sjørets: „Cecilie"s Rederi mod Borgestadholmens Brug.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sørdorph*, Kjøbenhavn.

No. 14	Aargang IV	1903

38.

Den permanente Voldgiftskomité i Kjøbenhavn, den 12te Mai 1903.

Thor E. Tulinius, Kjøbenhavn,

mod

John Hauge, Haugesund.

Et Skib befragtes den 11te August paa Maanedscerteparti for et Tidsrum af to Maaneder med Ret for Befragteren til at beholde Skibet Aaret ud, hvilken Ret han benytter sig af. Den 5te December befragter han det for en Reise, hvis Udførelse vilde umuliggjøre Tilbagelevering forinden den 10de Januar. Rederiet nægtede at udføre denne Reise, men denne Nægtelse ansees af Voldgiftskomitéen at være uberettiget, og Befragteren tilkjendes Erstatning for derved forvoldt Tab.

Ved Certeparti af 11te August 1902 fragtede islandsk Købmand Thor E. Tulinius den norske Damper „Saga", hvis Rheder er Herr John Hauge, Haugesund, for et Tidsrum af 2 Maaneder

med Ret til at prolongere Certepartiet Aaret ud, for en maanedlig Leie af £ 185, og blev det rettidig meddelt Rhederiet, at Herr Tulinius agtede at beholde „Saga“ hele Aaret ud.

Efter en udført Reise fra Island til Middelhavet afgik „Saga“ d. 21de November f. A. fra Ibiza til Færøerne med Saltlast, anløbende Troon den 2den December for at kulle, og beordrede Herr Tulinius Kaptainen paa „Saga“ efter Udlosning paa Færøerne at retournere tom til Lerwick for videre Ordre, idet han samtidig foretog indledende Underhandlinger med herværende Købmænd for at finde passende Beskæftigelse for „Saga“ Aaret ud, og blev Baaden ved Certeparti af 5te December f. A. med Herr Købmand H. Th. A. Thomsen sluttet for en Kul-Tur fra Skotland til Reykjavik, hvorfra „Saga“ skulde retournere i Ballast for Aflevering.

Den 10de December f. A. skrev Herr Tulinius til Kaptainen paa „Saga“, adresseret til Lerwick, og gav ham Ordre til uopholdelig at fortsætte til Methil for at indtage ovennævnte Kulladning, 450 Tons. Samme Dag sendte Herr Tulinius til Methil udførlig skriftlig Ordre til Kaptainen angaaende Lastningen, hvilken Ordre var adresseret til Skibets Mæglere dersteds.

Den 12te December f. A. telegraferede Rhederiets herværende Repræsentanter, d'Herrer Hecksher & Søn, til Rhederiet og meddelte, at „Saga“ vilde blive tilbageleveret i Lerwick efter tilendebragt Islandstur og forlangte Konfirmation paa Telegrammet, da man ønskede at vide, om Rhederiet godkendte Tilbageleveringen i Lerwick, da der i Certepartiet staar „East coast of Great Britain“.

I den Anledning udspandt der sig en længere Telegramvexling, under hvilken Rhederiet protesterede mod Islands-Turen, idet det krævede Tilbagelevering af „Saga“ inden 1ste Januar 1903, til hvilken Tid man kunde gaa ud fra, at „Saga“ ikke kunde være tilbage.

Herr Tulinius fastholdt Islands-Turen, der efter hans Formening vilde have været tilendebragt den 4de Januar 1903, og protesterede mod Rhederiets Krav om Aflevering inden 1ste Januar; idet han samtidig reserverede sig sit Krav paa Erstatning. Rhederiets Svar var uden videre at beordre „Saga“ hjem, hvilket skete den 23de December f. A. — Det bemærkes her, at „Saga“ afgik fra Lerwick den 17de December f. A. og ankom til Methil den 18de s. M.

I Anledning af Rhederiets formentlige Brud paa Certepartiet forlangte Herr Tulinius af Rhederiet følgende Erstatningsbeløb:

1.	Tab af Indtægt af Fragten	Kr. 3306.94
2.	H. Th. A. Thomsens Regning . . .	— 2250.00
3.	Formeget betalt Leie.	— 560.85
4.	Skyldig for Bunkerkul	— 668.48
5.	Hecksher & Søns Regning	— 30.50
	Thor E. Tulinius Telegr.udgifter etc.	— 79.94
6.	Tab af Avance paa Kullene . . .	— 204.64

og da Rhederiet ikke vilde anerkende disse Krav, indbragtes Disputen i Henhold til Certepartiets Bestemmelser for undertegnede Voldgiftskomité.

Komitéen maa anse det for givet, at „Saga"s Rhederi har gjort Brud paa Certepartiet ved at nægte at udføre den ovenomtalte Islandstur. Ved en Tidsbefragtning, der havde varet ca. 5 Maaneder, og hvor Tidsbefragteren kun i Tilfælde af godvillig Overenskomst med Befragteren kan aflevere Skibet forinden Tidens Udløb mod kun at svare Leie til Afleveringen, maa det — særlig ogsaa under Hensyn til Certepartiets Punkt 4: „Should „the Vessel be on a voyage, occupying more time than herein „stipulated, the rate of hire for such additional period to be in „the same proportion as above, and if redelivered with Owner's „consent before the expiration of the time stipulated, a correspon-„ding rebate of hire to be allowed" — ansees for givet, at Tidsbefragteren kan disponere over Skibet, selv om det ved saadan Disposition maatte blive afleveret en kortere Tid efter den i Certepartiet fastsatte Frist.

I denne Henseende bemærkes det, at Komitéen ikke kan være enig med Herr Tulinius i, at „Saga" efter endt Islandstur kunde have været afleveret i Methil den 4de Januar 1903 (Komitéen er enig med Rhederiet i, at Lerwick ikke er Afleveringshavn), men først ca. den 10de s. M.; men selv denne sidste Overskridelse af Tiden finder Komitéen, at Rhederiet maatte finde sig i.

Som Følge af Rhederiets Brud paa Certepartiet har Herr Tulinius saaledes Krav paa Godtgjørelse for det af ham lidte Tab, i hvilken Henseende bemærkes følgende m. H. t. de af ham paastaaede Beløb:

Ad. 1. Tab af Indtægt af Fragt Kr. 3306.94.

Komitéen bemærker m. H. t. denne Post, at Fragten i H. t.

fornævnte Certeparti af 5te December 1902 ikke som af Herr Tulinius paastaaet udgør £ 337.10.0, men kun som af Rhederiet anført . . . . . £ 332.10. 0

Fra dette Beløb maa drages:

1. Kulforbrug, der overensstemmende med Rhederiets Paastand passende kan sættes til £ 40.10. 0
2. Skibsudgifter etc. i Methil og i Reykjavik, der overensstemmende med Rhederiets Angivender passende kan sættes til 35. 0. 0
3. Leie af „Saga“ i H. t. Certeparti af 11te August 1902 fra den 20de December f. A. — til hvilken Tid Herr Tulinius har betalt Leie — og til 31 December f. A. (ɔ: 1/3 Maaneds Leie . . . . . £ 92.10.0 ÷ den betalte Leie af 16/12—20/12 . . . . . 30.16.8) 61.13. 4
4. Leie af „Saga“ fra 1ste Januar 1903 til 10de Januar 1903, til hvilken Dag Komitéen som ovenfor anført finder, at „Saga“ kunde have været færdig til Aflevering efter Islandsturen (10/31 af Maanedshyren £ 185) . . . . . 59.13. 7 £ 196.16.11

£ 135.13. 1

á Kr. 18.19 = 2467 Kr. 55 Øre.

Ad. 2. Herr H. Th. A. Thomsens Regning Kr. 2250.— Denne Post kan ikke anerkendes, da der ganske ulegitimeret.

Ad. 3. Formeget betalt Leie Kr. 560.85 — hvorved er sigtet til Leie af „Saga“ fra den 16de—20de December f. A.

Denne Post kan ikke godkendes, da der er taget Hensyn til dette Beløb ved Udregningen af Erstatningen under No. 1.

Ad. 4. Skyldig for Bunkerkul Kr. 668.48.

Denne Post kan kun tilkendes med det af Rhederiet anerkendte Beløb Kr. 212 94.

Ad. 5. Hecksher & Søns Regning Kr. 30.50.

Dette Beløb vil Rhederiet have at tilsvare Herr Tulinius.

Thor E. Tulinius' Telegramudgifter etc. Kr. 79.94 kan ikke anerkendes.

Ad 6. Tab af Avance paa Kullene Kr. 204.64.

Denne Post kan ikke anerkendes, da den er ganske ulegitimeret.

I Henhold til foranstaaende vil Rhederiet af „Saga" altsaa have at betale til Herr Tulinius følgende Poster:

£ 135.16.1 à Kr. 18.19 = Kr. 2467.55
\+ — 212.94
\+ — 30.50
ialt Kr. 2710.99

med Renter à 5 pct. p. a. fra Klagens Dato den 2den Januar 1903 til Betaling sker.

Endvidere betaler Rhederiet Voldgiftskomitéens Omkostninger, 150 Kr.

Det bemærkes for Fuldstændigheds Skyld, at det af Herr Tulinius hos Herrer Hecksher & Søn deponerede Beløb, Kr. 1682.57, Leie fra 20de December f. A. til 4de Januar d. A., selvfølgelig vil være at tilbagebetale Herr Tulinius.

Thi kendes for Ret:

Rhederiet for S/S „Saga" af Haugesund bør til islandsk Købmand Thor E. Tulinius af Kjøbenhavn betale Kr. 2710.99 med Renter à 5 pct. p. a. fra 2den Januar d. A. til Betaling sker.

Endvidere betaler „Saga"s Rhederi Voldgiftskomitéens Omkostninger med Kr. 150.

Kjøbenhavn, den 12te Mai 1903.

Villiam Callesen. *D. Torm.* *Axel Damm.*

39.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 14de Mai 1903.

Overretssagfører V. S. Salomonsen som Aktor

mod

Skibskaptain Adam Ludvig Vilhelm Callesen
(Defensor: Overretssagfører M. Carlsen)

og

Styrmand Aage Fri Hastrup
(Defensor: Overretssagfører Paludan).

Kaptainen og 1ste Styrmand paa Dampskibet „Ekliptika" af Kjøbenhavn ilægges Mulkt efter Sølovens § 293 og § 306 for udvist uforsigtigt og usømandsmæssigt Forhold.

Under nærværende Sag ere Skibskaptain Adam Ludvig Vilhelm Callesen og Styrmand Aage Fri Hastrup af Overretssagfører V. S. Salomonsen som beskikket Aktor efter Politidirektørens Ordre begærte dragne til Ansvar for Overtrædelse henholdsvis af Sølovens § 293 og af dens § 306. Sagens Anlæg er bevirket ved følgende Forhold:

Skruedamperen „Ekliptika", tilhørende Dampskibsselskabet „Urania", bygget i 1897 i Flensborg af Staal, 289,5 ′ lang og 38,8 ′ bred (engelsk Maal), forsynet med Maskine paa 900 indicerede Hestes Kraft, opmaalt til ca. 2167 brutto Register-Tons og assureret med tillagt Interesse for 440,000 à 450,000 Kr., havde i December f. A. i Blyth, hvortil Damperen var ankommen den 8de December, indtaget en Ladning Kul paa — foruden Bunkerkullene — ca. 2820 Tons (til en Værdi af ca. 40,000 Kr.), bestemt til Korsør, hvormed Skibet afgik fra Blyth den 13de December ca. Kl. 11 Formiddag; dets Amning var da 18′ 2 ″ baade for og agter.

Da Skibet ankom til Blyth førtes det af Tiltalte: Kaptain Callesen, der er født den 22de Marts 1853, og som havde været ombord i Skibet fra Marts 1902, medens Styrmand Hastrup, der er født den 4de December 1866, og som fra 1898 havde faret

paa Nord- og Østersøen med Selskabet „Urania"s Skibe, var ombord i „Ekliptika" som 1ste Styrmand, hvad han havde været, før Kaptain Callesen kom til at føre det. Besætningen bestod derhos af 2den Styrmand, Alfred Petersen, født 1869, af 2 Maskinmestre og en Maskinassistent, af en Tømmermand, 4 Matroser, 4 Fyrbødere og en Hovmester.

Kaptainen, der kort efter „Ekliptika"s Ankomst til Blyth følte sig mindre vel, gik den 11te December om Eftermiddagen til Køis i en feberagtig Tilstand og blev — ifølge Skibsdagbogen den 12te December ved Middagstid, ifølge Lægens egen Erklæring den 13de s. M. — undersøgt af en tilkaldt engelsk Læge, hvis Erklæring gik ud paa, at han led af Katarrh, havde nogen Hoste og en Temperatur af 101,2°F. (= ca. 38,1 Cels.), og at han skulde forblive til Køis og bruge nogen af Lægen forordnet Medicin. Der blev ikke forhandlet med Konsul i den Anledning, jfr. Sølovens §§ 30 og 79, eller indhentet Ordre fra Rhederiet, men i et Afseilingsbrev, som 1ste Styrmand strax før Skibets Afgang skrev for Kaptainen i dennes Nærværelse, og som iøvrigt kun indeholdt de sædvanlige Meddelelser til Rhederiet, tilføiede han foroven: „Kaptainen syg og sengeliggende".

Det er uomtvistet, at Kaptainen umiddelbart derpaa sagde til 1ste Styrmand om at gaa op og sørge for Skibets Afseiling, hvad denne, der efter sin egen Forklaring forstod dette saaledes, at Kaptainen overdrog ham Kommandoen, hvorom der derimod ikke iøvrigt skete nogen Meddelelse til Besætningen, saa gjorde. Overensstemmende dermed bestemte da ogsaa 1ste Styrmand, lige fra Skibet forlod Blyth, Skibets Kurser og gav alle andre Ordrer om Seiladsen uden derom at konferere paa noget Tidspunkt med Kaptainen før Natten mellem den 15de og 16de December f. A., hvorhos denne efter det fremkomne i al den Tid slet ikke var paa Dækket. I Logbogen, der førtes af 1ste Styrmand, havde han allerede den 11te December indført om Eftermiddagen, *at* Kaptainen var til Køis i feberagtig Tilstand med Smerter i Ryg og venstre Side, og den 12te December ved Middag, som allerede omtalt, *at* der var Læge ombord, som dog ikke konstaterede nogen bestemt Sygdom (mulig dog Lungebetændelse). Den 13de December Formiddag og Eftermiddag indførte han endvidere, at Kaptainens Tilstand var uforandret, at han spyttede meget Slim blandet med Blod, at Temperaturen var varierende (over og under det sædvanlige), og at han ikke var normal, hvormed Styrmanden vil have ment, at Kaptainen var uklar. Medens han

dernæst intet anførte om Kaptainens Tilstand i Journalen for den 14de, skrev han endnu den 15de December om Formiddagen i samme, at Kaptainen til Tider ikke var normal og stadig spyttede Blod og Slim samt var ude af Stand til at forlade Køien og var meget svag, hvorved dog bemærkes, at det er oplyst, at Kaptainen netop den 15de December i alt Fald hen paa Dagen delvis sad oppe i sin Kahyt og synes ikke da at have gjort noget uklart Indtryk.

Da „Ekliptika" den 13de December f. A. Kl. 11 Formiddag forlod Blyth, var Vinden sydvestlig, hvad den vedblev at være (fra den 14de Eftermiddag omtrent S. S. V.), med en Styrke indtil den 14de Middag af 2 til 5 (Søen 4), saa fra den 14de Eftermiddag til den 15de Middag af 6 (Søen 6), hvorfor Skibet i Løbet af den Tid skal have taget meget Vand over, men sank derpaa, og Søen ligeledes, til 5 og fra den 15de Kl. 8 Aften til 4. Det var derhos hele Tiden overtrukket og fra den 15de December Morgen diset samt fra Kl. 8 Aften den Dag stærk Taage. Kursen var fra Blyth først retvisende N. 70° Ø., senere N. 71° Ø., N. 68° Ø., N. 69° Ø. og N. 67° Ø., og Skibet seilede hele Tiden med fuld Kraft, hvormed det gjorde en Fart af $7^1/_2$ à 8 Knob i Timen. Den 15de December ved Middagstid viste Patentloggen 363 udløben Distance, og begge Styrmændene skønnede da, at man var omtrent tvers af Hanstholmen og, og da tre den Dag Kl. 7, 8 og 10 Fm. tagne Lodskud viste henholdsvis 26, 23 og 19 Favne Bund med Sand, gissede de (paa Grund af Disen kunde intet ses) dengang at være tværs af Hanstholm ca. 12 Kvartmil af. Seiladsen fortsattes derpaa fremdeles med fuld Fart med retvisende Kurs N. 66° Ø. efter Hirtshals, og ca. Kl. 1 Eftermiddag passeredes noget efter hinanden to modgaaende Dampere: den ene lidt om Bagbord, den anden om Styrbord, men uden at man kom i Forbindelse med dem, hvis Navne ikke erfaredes. Kl. 6, 7 og 8 Eftermiddag toges paany Lodskud, der viste henholdsvis 21 og 37 Favne og ingen Bund, og mente man Kl. 8 Eftermiddag (Patentloggen viste da 426) eller i Virkeligheden lidt tidligere efter samtlige Forhold at befinde sig omtrent ud for Hirtshals, uden at man fremdeles havde set noget. Da det nu, som anført, blev stærk Taage, mindskedes Farten først til halv Kraft og senere til langsomt og fra ca. Kl. $10^1/_2$ til saa langsomt som muligt, saa at man omtrent kun havde Styrekraft, og styrede man da først retvisende Kurs N. 76° Ø. og fra Kl. $10^1/_2$ N. 85° Ø., beregnet paa, at gaa en 4 Kvartmil fri af Høien.

Medens 1ste Styrmand Hastrup havde havt Vagt tilligemed tilligemed de to af Matroserne den 15de December fra Kl. 4 til 8 Formiddag og atter fra Kl. 1 til 7 Eftermiddag, havde derimod 2den Styrmand Petersen Vagt fra Kl. 8 Formiddag til 1 Eftermiddag og paany fra Kl. 7 Eftermiddag til Midnat med de to andre Matroser, og tog hver af de to Styrmænd de paa deres Vagter foretagne Lodskud (som de toge med almindeligt Haandlod) med Hjælp af den Matros, der ikke var til Rors, men paa Udkig. Det er imidlertid givet, at 1ste Styrmand forblev uafbrudt paa Broen ogsaa under 2den Styrmands Vagt den 15de December fra Kl. 7 til 12 Eftermiddag (der var to Broer, hver med sit Styreapparat, den ene temmelig langt forud og den anden en Del agterud, og paa denne holdtes Vagten og befandt baade Rorgængeren og Udkigsmanden sig).

Da Klokken var 12 Nat (Patentloggen viste ved den Tid 142), antog begge Styrmændene, at Skibet befandt sig omtrent N. for Skagen. De hørte da pludselig begge Skud omtrent fra Syd (8 i Træk), hvilke Skud de ogsaa begge (— 2den Styrmand afgav nemlig vel igen Kl. 12 Vagten til 1ste Styrmand, men forblev dog foreløbig oppe —) bemærkede saa blive gentagne regelmæssig med et Kvarters Mellemrum. De gik i Anledning af disse Skud ind i Bestiklukafet, hvor de saa efter dels paa Skibets Kort, uden at finde noget om Skud som Taagesignal i de paagældende Farvande (— Skibets Kort skal ikke have været yngre end 1895, ligesom den ombordværende „Danske Lods" heller ikke var nyeste Udgave —), dels i den ombordværende engelske Fyrbog: „Lighthouses of the world", Udgaven for 1899 til 1900 med Tillæg for 1901 og 1902, hvori de fandt anført, at der ved Skagen benyttedes Sirene („a trumpet"), men, da de heller ikke deri fandt noget om Skud som Taagesignaler, følte de dog i Henhold til deres øvrige Iagttagelser fremdeles overbeviste om, at de vare nord for Skagen. 1ste Styrmand vækkede imidlertid tillige Kaptainen og meddelte ham, at de mente at være ved Skagen, men at de havde hørt Skud som omtalt og spurgte ham, om han mente, at de, som det var Styrmandens Tanke, kunde holde af imod Syd, hvortil Kaptainen, som da var klar, ikke kom med nogen Indvending, idet han kun opfordrede Styrmanden til at være saa forsigtig som muligt. — 2den Styrmand, der gik ned og til Køis Kl. 12½, vil da have spurgt 1ste Styrmand, om han ikke skulde blive oppe, hvad denne, der dog ikke kunde huske det, men som dengang endnu slet ikke vil have

tænkt sig, at der kunde være nogen Fare, besvarede derhen, at det behøvedes ikke. Paa Veien ned sagde 2den Styrmand derhos til Kaptainen, at de hørte Skud, hvorpaa denne, der da ikke var uklar, opfordrede ham til at se efter i en ombordværende „Sailing direction book", hvor han dog intet fandt derom.

1ste Styrmand satte fra lidt efter Kl. 12 Midnat Kursen til S. t. Ø., og han loddede derefter hvert Kvarter, samtidig med at han hørte Skudene, som han først havde ca. 1 Streg, men efterhaanden fik indtil 4 Streger om Styrbord. De saaledes tagne Lodskud (ved de to første hjalp 2den Styrmand med, medens han derefter gik ned) gave: Kl. $12^1/_4$ og $12^1/_2$ hvert 23 Favne, Kl. $12^3/_4$, 1, $1^1/_4$ og $1^1/_2$ hvert 22 Favne, Kl. $1^3/_4$ 21 Favne og Kl. 2 og $2^1/_4$ hvert 18 Favne, uden at noget erfaredes om Bundens Beskaffenhed. Styrmand Hastrup, der indtil da ikke vil have tænkt sig, at der var Fare paa Færde, blev saa urolig og besluttede at vende og staa ud med modsat Kurs, men Skibet vilde, uagtet Roret lagdes haardt Styrbord, ikke strax dreie paa Grund af den ringe Fart, og samtidig saaes pludselig en Klippe med svær Brænding forud ca. 2 Streger om Styrbord. Der sloges da fuld Kraft bak, hvorved Skibet svingede ca. 5 Streger Styrbord over, men umiddelbart efter — Kl. ca. 2,25 Formiddag — tørnede det haardt, som det senere viste sig, NV. for Hamnskär (Paternosterskär) nær ved Marstrand paa den svenske Kyst. Der sloges stop, men Forskibet sænkedes strax en Del med stærk Bagbords Slagside, og alle Mand beordredes saa paa Dæk — det er givet, at Kaptainen da kom op af sig selv uden nogen Hjælp —, og begav sig strax i den Bagbords Redningsbaad, der blev sat ud, hvorimod intet iøvrigt blev reddet, heller ikke Skibspapirerne. Baaden forblev dog i Nærheden af Skibet til noget efter, at det var sunket ca. Kl. 5 Formiddag. Man roede derpaa mellem Brændinger forbi flere Holmer, fik Hjælp af en Fiskerbaad og kom ca. Kl. 11 Formiddag ind til Marstrand, hvorfra Mandskabet et Par Dage efter, efter at have aflagt foreløbig Søforklaring, hjemsendtes hertil, hvor Søforhør optoges.

Det skal i Forbindelse hermed omtales, at den danske Konsul i Marstrand har indberettet, at Kaptainen, da han kom i Land, havde svært ved at bevæge sig og ved at tale samt var meget medtagen og nær ved af Mathed at synke fra en Stol ned paa Gulvet, men at han senere samme Dag af sig selv gik ud, og at han vel det følgende Par Dage var hæs og hostede og let blev anstrængt af at tale samt syntes træt, men dog gentagende

indfandt sig i Konsulatet og talte om Skibets Anliggender. — Stadslægen i Marstrand, hvem han med Konsulen søgte Dagen efter, at han var kommen i Land, har derhos erklæret, at han da ikke fandt Tegn til noget Angreb af Lungen, som af Kaptainen omtalt, eller til anden Sygdom, men ordinerede han nogle Antipyrinpulvere for Hovedværk og Ildebefindende, som han opgav at have.

Medens der i den ovenfor nævnte engelske Fyrbog, hvoraf et Exemplar var bragt tilstede ved Søforhøret her, ved Skagen kun fandtes omtalt Sirene som Taagesignal, fandtes der derimod paa den foregaaende Side ved forskellige Fyr paa Sverrigs Vestkyst og særlig ogsaa ved Paternosterskär opført Skud og særlig ved Paternosterskär gentagne Skud paa den foran omtalte Maade (3 Skud hvert Kvarter), og Styrmand Hastrup saa lidt som 2den Styrmand, der ikke forinden ville have vidst noget nærmere om Karakteren af Taagesignalerne i Danmark og Sverrig, idet de særlig ikke tidligere ville have været nær ved den svenske Kyst, have ikke kunnet forklare, hvori det var begrundet, at de ikke fandt det ved Eftersynet i Fyrbogen. Kaptainen har derhos erkendt, at han vel vidste, at det nogle Aar forinden var indført at give Taagesignaler ved Skud paa den svenske Vestkyst (ikke derimod paa den danske), og han har forklaret, at han huskede, at 1ste Styrmand den paagældende Nat spurgte ham til Raads om Skud, der hørtes, men at han, da han ikke følte sig klar, ikke udtalte sig derom, men kun paalagde Styrmanden at være meget forsigtig. — Styrmand Hastrup har derhos erkendt, at han vel vidste, at Skibets Patentlog ofte viste sig urigtig, og at han ligeledes vidste, at der ofte i det Farvand var stærk Strømsætning fra Vest, men han har tillige forklaret, at det ikke noget Øieblik før efter Strandingen var faldet ham ind, at Skibet var forsat det mindste østover, skønt det altsaa faktisk efterhaanden var forsat hele Afstanden mellem Skagen og Paternosterskär (ca. 24 à 25 Kvartmil) østover.

Foreløbig bemærkes det, at ligesom der ikke blev gjort noget for overensstemmende med hvad der er omtalt i den nyeste Udgave af „Den danske Lods" — der fandtes ombord kun en ældre Udgave — at anduve noget Punkt af Jyllands Nordvestkyst, hvad Veirliget ikke synes at have forhindret, saaledes kan der ikke erkendes i rette Tid at have været loddet tilstrækkelig og paa fyldestgørende Maade, men naar henses til Dæksvagtens ringe Antal i Forhold til Skibets Størrelse, findes der ikke af

den Grund at kunne paalægge Styrmand Hastrup noget Ansvar. Men han, der selv havde Vagten, og som tilmed faktisk havde overtaget hele Kommandoen, maa, selv helt bortseet fra hans urigtige Skøn i Tiden forud over, hvor Skibet befandt sig, siges i Løbet af de over 2 Timer, der forløb efter at han først havde hørt Skudsignal, at have vist en saadan Mangel paa rigtigt Sømandsskab og Forsigtighed, at han maa være ifalden Ansvar efter Sølovens § 306. Og, selv om Kaptain Callesen, der ganske vist maa antages ikke at have været rask, men paa den anden Side ifølge de af Retten indhentede Lægeerklæringer ikke ses at have været alvorlig syg, kan antages at have været berettiget til, som sket, helt at afgive Kommandoen til 1ste Styrmand, findes det dog ikke at kunne forsvares, at han, dengang Styrmanden den 15de December efter Midnat henvendte sig til ham i Anledning af de hørte Skud — paa hvilket Tidspunkt Strandingen maa antages endnu i længere Tid med Lethed at have kunnet være undgaaet — og raadspurgte ham som Skibets Fører, ikke da, hvad der havde været hans Pligt, tog sig sammen og enten selv begav sig op paa Dækket, hvad det følgende viste, at han vilde have været i Stand til, eller dog i alt Fald gav Styrmanden den fornødne Veiledning, og han findes derfor heller ikke at kunne undgaa Ansvar efter Sølovens § 293. Han og 1ste Styrmand ville derfor efter Omstændighederne blive at anse hver især med en Bøde til Statskassen: førstnævte af 200 og sidstnævnte af 500 Kr., hvorhos de ville have at betale Sagens Omkostninger, nemlig hver især 25 Kr. i Salær til den for dem beskikkede Defensor, men iøvrigt derunder Salær til Aktor med 40 Kr., in solidum. Sagførelsen har været lovlig.

Thi kendes for Ret:

De Tiltalte: Skibskaptain Adam Ludvig Vilhelm Callesen og Styrmand Aage Fri Hastrup bør betale i Bøder til Statskassen: Kaptain Callesen 200 Kroner og Styrmand Hastrup 500 Kroner og udrede hver 25 Kroner i Salær til sin Defensor: Overretssagførerne M. Carlsen og Paludan samt en for begge og begge for en 40 Kroner i Salær til Aktor: Overretssagfører V. S. Salomonsen og Sagsomkostningerne iøvrigt.

At efterkommes under Adfærd efter Loven.

40.

Bergens Sjøret, den 20de Marts 1903.

Dampskibet „Fiskeren"s Rederi

mod

Dampskibet „Skjold"s Rederi.

Under en Bjergningssag fremstilles som Vidne et Mandskab paa det Skib, for hvilket Bjergeløn fordres; der protesteres mod Vidnets Førelse, fordi det er interesseret i Sagens Udfald, men Protesten tages ikke tilfølge.

Under nærværende Sjøretssag, der af Dampskibet „Fiskeren"s Rederi er anlagt mod Dampskibet „Skjold"s Rederi og hvorunder Citantskabet hos Indstevnte paastaar sig tilkjendt Bjergeløn i Anledning af en af førstnævnte Dampskib under 20de Mai 1902 udført Indslæbning af Dampskibet „Skjold", som havde faaet Maskinskade ca. 8 Mil fra Svinøen, har Citantskabet fremstillet en Fisker tilhørende Mandskabet ombord i „Fiskeren".

Mod Førelsen af dette Vidne er der fra Indstevntes Side protesteret under Paaberaabelse af, at Vidnet som andelsberettiget i den „Fiskeren" tilkommende Bjergeløn selv er Part i Sagen.

Spørgsmaalet er optaget til Kjendelse.

Det er paa det Rene, at Vidnet ikke i Formen indtager en Parts Stilling i Sagen. Derimod er det af Citantskabet medgivet, at Vidnet er reelt interesseret i Sagens Udfald, idet der antagelig vil tilfalde ham $1^1/_2$ % af den eventuelle Bjergeløn.

Retten antager dog ikke, at denne Omstændighed bør tillægges saadan Vægt, at Vidnet nægtes afhørt og edfæstet som Vidne. Saavidt vides, er det stemmende med hidtil raadende Praxis, at et bjergende Skibs Mandskab tillades ført og edfæstet som Vidner, ikke alene under Sjøforklaringer, hvor selvfølgelig ikke Hensynet til en eventuel Proces kan udelukke den i Loven hjemlede Adgang til Afholdelse af Sjøforklaring, hvor Betingel-

serne herfor iøvrigt er tilstede, men ogsaa under selve Bjergningssagen. Og Retten formener, at der er Føie til at opretholde denne Praxis, som hidtil ogsaa har været befulgt i nærværende Sjøretsjurisdiktion, uden at Spørgsmaalet dog vides tidligere at have været Retten forelagt til Afgjørelse som omtvistet. Ved at fastslaa en modsat Regel og helt udelukke det bjergende Skibs Mandskab fra Vidneførsel vilde man, saavidt skjønnes, kunne resikere, at et bjergende Skib — som fra Citantskabets Side fremholdt — kom til at staa uden Bevismidler.

Med den hos os gjældende frie Bevisbedømmelse findes det heller ikke i sig selv at frembyde nogen særlig Betænkelighed at tillade afhørt og edfæstet de Personer, der vistnok som andelsberettigede i Bjergeløn har nogen Interesse i Sagens Udfald, men som dog ifølge Forholdets Natur ved Siden af det bjergede Skibs Mandskab i Regelen vil være de nærmeste til at give Oplysning om det, hvorom Sagen dreier sig.

I Henhold hertil

E r a g t e s :

Den fremsatte Protest mod, at Jan Andreas Karlsen Hals føres som Vidne i Sagen, tages ikke tilfølge.

Ludvig Dahl.

H. J. Engelsen. *E. Engelsen.*

41.

Norges Høiesteret den 27de Mai 1903.

Continentale Versicherungsgesellschaft
ved dets herværende Generalagent, Konsul G. Conr. Boy,
(Advokat Rasch)

mod

Johan Lies Konkursbo
(Advokat G. Blom).

Den i nærværende Samlings Aargang III under No. 9 (Side 25) refererede Dom, afsagt af Kristiania Sjøret, stadfæstes af Høiesteret.

I nærværende Sag blev ved Kristiania Sjørets Dom af 24de Februar 1902 kjendt for Ret:

„Continentale Versicherungsgesellschaft ved dets Generalagent, Konsul G. Conr. Boy, bør til Johan Lie eller nu hans Konkursbo betale de paasøgte Kr. 10,919.30 — ti tusinde ni hundrede og nitten Kroner treti Øre — med 4 — fire — af hundrede i aarlig Rente deraf fra 30te Oktober 1900 til Betaling sker samt 150 — et hundrede og femti — Kroner i Sagsomkostninger.

At efterkommes etc."

Denne Dom har Continentale Versicherungsgesellschaft ved Stevning af 22de Marts 1902 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten har nedlagt saadan Paastand:

„At Sjørettens Dom underkjendes, at Continentale Versicherungsgesellschaft ved dets herværende Generalagent, Konsul G. Conr. Boy, frifindes for Johan Lies Konkursboes Tiltale i denne Sag og hos Konkursboet tilkjendes Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret."

Indstevnte, Johan Lies Konkursbo, har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Omkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henvises til Sjøretsdommens Præmisser. Appellanten har her for Retten fremlagt endel nye Dokumenter, hvilke imidlertid ikke kan findes at have bragt Sagen i nogen forandret Stilling.

Høiesteret kommer til samme Resultat som Sjøretten og tiltræder i det Væsentlige dennes Begrundelse.

Sjørettens Dom vil saaledes blive at stadfæste, hvorhos Appellanten findes at maatte tilsvare Indstevnte Processens Omkostninger for Høiesteret.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m :

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, Continentale Versicherungsgesellschaft ved dets herværende Generalagent, Konsul G. Conr. Boy, til Indstevnte, Johan Lies Konkursbo, 250 — to hundrede og femti — Kroner.

Rettelser:

Side 149 L. 3 f. n. er Bogstaverne *a* og *b* benyttet feilagtig istedetfor Tallene *1* og *2*, saaledes som det forresten fremgaar af Sammenhængen.

Side 205 øverst staar **34**, skal være **37**.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 38. Den permanente Voldgiftskomité i Kjøbenhavn: Thor E. Tulinius mod John Hauge. — 39. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: O.R.sgfr. Salomonsen som Aktor mod Skibskaptain Callesen og Styrmand Hastrup. — 40. Bergens Sjørets: Dampskibet „Fiskeren"s Rederi mod Dampskibet „Skjolds Rederi. — 41. Norges Høiesteret: Continentale Versicherungsgesellschaft mod Johan Lies Konkursbo.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 15	Aargang IV	1903

42.

Kristiania Sjøret, den 8de Juni 1903.

Dampskibet „Smølen"s Rederi
(Adv. Johan Bredal)

mod

Søforsikringsselskabet „Ægir"
(Adv. Gustav Blom).

Dampskibet „Smølen" bjerger Dampskibet „N. H. Knudtzon", tilhørende samme Rederi. Rederiet, som sagsøger Assurandørerne af sidstnævnte Skib til Betaling af Bjergeløn, tilkjendes saadan.

Onsdag den 23de November 1898 stødte Dampskibet „N. H. Knudtzon" af Kristianssund paa et Undervandsskjær beliggende mellem Hopen og Veiholmen. Det blev staaende fast og hug stærkt. Efter ca. 1/2 Times Forløb kom Dampskibet „Smølen" tilstede, og enedes da begge Skibes Førere om, at „Smølen" skulde forsøge at bjerge „N. H. Knudtzon" mod en saadan Erstatning,

som Sjøretten maatte bestemme. Efter at endel af „N. H. Knudtzon"s Ladning var lastet over i en af „Smølen" medbragt Listerbaad, trak ogsaa „Smølen" „N. H. Knudtzon" af Grunden. Da sidstnævnte Skib befandtes nogenlunde tæt og Maskinen brugbar, forseilede Skibet til Kristianssund, hvor det ankom den følgende Dag. —

Dampskibene „N. H. Knudtzon" og „Smølen" tilhører begge „Møre Skjærgaards Dampskibsselskab". „N. H. Knudtzon" var for den halve Værdi forsikret i Søforsikringsselskabet „Ægir" og for den anden Halvdel i „Oberrheinische Versicherungsgesellschaft".

Assuranceselskaberne gjorde Indvendinger mod at betale Bjergeløn, blandt andet af den Grund, at Skibene tilhørte samme Rederi. Imidlertid anlagde Dampskibet „Smølen"s Kaptein og Mandskab, der ansaa sig berettigede til Bjergeløn overensstemmende med Sjøfartsloven, Sjøretssag mod „N. H. Knudtzon"s Rederi ved Kristianssunds Sjøret og nedlagde Paastand om at tilkjendes Bjergeløn. Ved nævnte Rets Dom af 10de Oktober 1899 blev denne Paastand ogsaa givet Medhold. Retten antog, at den af „Smølen" ydede Assistance maatte karakteriseres som Bjergning, samt at den Omstændighed, at begge Skibe tilhørte samme Rederi, ikke kunde influere paa den Ret til Bjergeløn, som efter Sjøfartslovens § 228 tilkommer det bjergende Skibs Kaptein og Mandskab (cfr. herom Platous Sjøret Pag. 508, § 48, Note 21). Med Hensyn til Bjergelønnens Størrelse anfører Retten, at „N. H. Knudtzon"s Værdi i skadelidt Tilstand er sat til Kr. 36,000.00 og den iværende reddede Ladning til 3,000.00, samt at Retten efter Omstændighederne fandt passende at kunne ansætte Bjergelønnen til 10 % af de reddede Værdier eller ialt Kr. 3,900.00, af hvilket Beløb Retten overensstemmende med Reglen i Sjøfartslovens § 228 tilkjendte Kaptein og Mandskab en Trediedel eller Kr. 1,300.00 Nævnte Dom er ikke paaanket.

Dampskibet „Smølen"s Rederi, som midlertidig havde ladet Sagen bero dels i Paavente af Dom i den af „Smølen"s Mandskab anlagte Sag og dels i Paavente af Dom i en ved Trondhjems Sjøret anlagt Sag angaaende et analogt Spørgsmaal, „Vestfjord"s Rederi mod Lyngaas & Co. (herom mere nedenfor), har nu ved Sjøretsstevning af 28de Oktober 1901 anlagt nærværende Sag mod Søforsikringsselskabet „Ægir" og har nedlagt saadan Paastand:

„At Indstevnte, Søforsikringsselskabet „Ægir", til pligtes at be„tale Citantskabet, „Smølen"s Rederi, Bjergeløn, subsidiært Assi-

„stancegodtgjørelse efter Sjørettens Skjøn for Dampskibet „N. H. „Knudtzon"s Bjergning den 23de November 1898, samt for et- „hvert Tilfælde lovlige Renter af det Tilkjendte og Sagens Om- „ninger."

Citantskabet har i Stevningen anført, at „Oberrheinische Versicherungsgesellschaft" har vedtaget den eventuelle Dom i nærværende Sag som forbindende for sig.

Indstevnte har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet.

Sagsanlægget har, som det vil sees, sine Eiendommeligheder i processuel Henseende.

Det kan nemlig formelt anføres, at det Krav, som under nærværende Sag søges indtalt, enten maa betragtes som Bjergeløn, og da maa rettes *af* „Smølen"s Rederi *mod* „N. H. Knudtzon"s Rederi, eller maa betragtes som en Assuranceerstatningsfordring, og da maa rettes *af* „N. H. Knudtzon"s Rederi mod vedkommende Forsikringsselskab, idet Forsikreren ikke staar i noget Kontraktsforhold til Dampskibet „Smølen" eller til dettes Rederi.

Disse Betragtninger blev ogsaa fra først af gjort gjældende fra Indstevntes Side. Citantskabet fremhævede derimod, at Betragtningerne kun var formalistiske og ikke kunde tillægges nogen reel Betydning, idet det i Virkeligheden er to Søgsmaal, som slaaes sammen til et, nemlig 1) „Smølen"s Rederis Sag mod „N. H. Knudtzon"s Rederi til Betaling af Bjergeløn eller Assistancegodtgjørelse, samt 2) „N. H. Knudtzon"s Rederis Refusionssag mod Assurandørerne.

Efter Provokation fra Indstevntes Side har Citantskabet nærmere forklaret, at Søgsmaalet gaar ud paa at indtale den Assuranceerstatning, som Indstevnte formenes at skylde i Anledning af den Bjergeløn, som Dampskibet „Smølen" formenes at tilkomme.

Indstevnte har derefter frafaldt sine formelle Indsigelser, samt har ligeledes frafaldt den Præskriptionsindsigelse, som muligens kunde have været fremsat med Hjemmel af enten Sjøfartslovens § 283 eller Sjøforsikringsplanens § 105.

Det maa derfor ansees paa det rene, at hvis Dampskibet „Smølen" in casu tilkommer Bjergeløn eller Assistancegodtgjørelse og *hvis* Indstevnte har Forpligtelse til at udrede Refusion herfor, kan Beløbet uden Hinder af formelle Hensyn direkte tilkjendes Citantskabet.

Det første Spørgsmaal bliver derefter, om der in casu foreligger Bjergningstilfælde. Dette er af Indstevnte benægtet. Jeg maa dog give Citantskabet Medhold i, at Spørgsmaalet efter de foreliggende Omstændigheder maa besvares bekræftende. Da Spørgsmaalet under Proceduren i nærværende Sag ikke er optaget til ny Behandling, finder jeg det tilstrækkeligt at henvise til hvad der om samme er fremholdt i Præmisserne til den af Kristianssunds Sjøret afsagte Dom af 10de Oktober 1899 i Sagen mellem „Smølens" Kaptein og Mandskab og „N. H. Knuddtzon"s Rederi. „N. H. Knudtzon" var grundstødt paa et farligt og aabent Farvand; det stod paa Fjeldgrund med Havdønningerne lige paa, og disse øgede efterhaanden. Der var da visselig, som af nævnte Ret antaget, nærliggende og overhængende Fare for, at Skibet uden „Smølen"s Hjælp vilde have hugget sig istykker og sunket, og Faren herfor vilde formentlig have været størst i det Øieblik, da Skibet dels paa Grund af Udlosning af Last og dels paa Grund af den stigende Vandstand fik henimod Flydeevne idet Skibets Bevægelser under dette selvfølgelig stadig vilde være bleven voldsommere, hvis ikke „Smølen" havde været tilstede og i beleilig Tid kunde slæbe Skibet af Grunden.

Jeg antager ligeledes, at den *samlede* Bjergeløn overensstemmende med Kristianssunds Sjørets Dom passende kan ansættes til Kr. 3,900.00.

Hovedspørgsmaalet i Sagen er imidlertid, om „Smølen"s Rederi har Krav paa Bjergeløn, naar det reddede Skib tilhører samme Rederi.

Citantskabet mener, at dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende, medens Indstevnte hævder, at Rederiet her efter Sjøforsikringsplanens § 46 (cfr. Sjøfartslovens § 252) kun kan forlange Refusion af de virkelige Udgifter, som det har havt, med andre Ord, kun hvad der er medgaaet for „Smølen" af Kul, Olje, Hyre og Tidstab, men intet Bjergningshonorar. Indstevnte provocerer derfor Citantskabet til at fremlægge Regning over disse Udgifter og erklærer sig isaafald villig til at refundere den paa Indstevnte faldende Andel af samme.

Spørgsmaalet sees at være meget omstridt. I Platous Sjøret Pag. 503 flg. oplyses det, at efter den engelske Ret kan Rederen ikke kræve Bjergeløn af det bjergede Skib, hvorimod han kan kræve Bjergeløn af den bjergede Ladning forsaavidt han ikke i Egenskab af det nødlidende Skibs Bortfragter var pligtig til at indestaa Ladningseieren for Skade paa Ladningen. Til denne

Løsning slutter Forfatteren sig. I en Note udtales derhos, at Bjergerens Skipper og Besætning, kan kræve Bjergeløn. Det sidste stemmer altsaa med Kristianssunds Sjørets ovennævnte Dom af 10de Oktober 1899.

Spørgsmaalet var fremme i den nævnte Dom af Trondhjems Sjøret i Sagen „Vestfjord"s Rederi mod Lyngaas & Co., afsagt den 12te September 1900. Rettens Formand underkastede i Domspræmisserne Spørgsmaalet en nærmere Drøftelse og kom til det Resultat, at Rederen af det bjergede Skib ikke havde Ret til Bjergeløn af det bjergede Skib. Spørgsmaalet blev dog ikke egentlig løst ved Dommen, idet Retten antog, at der ikke forelaa Bjergningstilfælde og kun tilkjendte det bjergende Skib Slæbningsgodtgjørelse. Dommen blev af Rederiet paaanket til Høiesteret, der i sin Dom af 23de April 1902 var enig med Sjøretten i, at der ikke forelaa noget Bjergningstilfælde, og stadfæstede Sjørettens Dom med den Bemærkning, at da den ikke var kontrapaaanket, var det unødvendigt at indgaa paa Spørgsmaalet om der for den ydede Assistance overhovedet efter Forholdets Beskaffenhed pligtes Godtgjørelse.

Nærmest paa Foranledning af Trondhjems Sjørets Dom af 12te September 1900 har Hr. J. Jantzen, Bestyrer af Nordisk Skibsrederforening, optaget Spørgsmaalet til Drøftelse i en Afhandling i „Samling af Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender" No. 26 for 1901 og kommer her til det Resultat, at det bjergende Skibs Reder kan gjøre Krav paa Bjergeløn.

Med Hensyn til fremmed Rets Stilling er det oplyst, at fransk Ret paa samme Maade som engelsk Ret nægter Bjergeløn, medens belgisk, tysk og dansk Ret indrømmer Bjergeløn (om tysk og dansk Ret henvises nærmere til Platous Bemærkninger l. c.)

Spørgsmaalet maa efter det foreliggende erkjendes at være meget tvivlsomt, men jeg kan dog ikke komme til andet Resultat, end at de bedste Grunde taler for at indrømme Bjergeløn uden Hensyn til om baade det bjergende og det bjergede Skib tilhører samme Reder.

Det er vistnok blevet fremholdt, at Rederen efter Sjøforsikringsplanens § 40 (cfr. Sjøfartslovens § 245) ifølge selve Forsikringskontrakten har Pligt til at sørge for Bjergning m. m. af de forsikrede Gjenstande, og at denne Pligt maa udelukke hans Krav paa Bjergeløn. Jeg medgiver, at dette Argument er meget vægtigt, *saa langt Rederens Pligt strækker sig*, og jeg er derfor og-

saa mest tilbøielig til at tro, at der neppe nogensinde vil blive Spørgsmaal om Bjergeløn til Rederen for dennes *personlige* Medvirkning til Bjergningen. Jeg kan imidlertid ikke finde, at dette sidste er nogen — endsige nogen nødvendig — Konsekvens (saaledes som antydet i Trondhjems Sjørets Domspræmisser) og det allerede af den Grund, at der formentlig mangler enhver Hjemmel for at strække Rederens Pligt efter Planens § 40 (Lovens § 245) saa vidt som at paalægge ham at stille de andre Skibe, han muligens eier, til Disposition uden den sædvanlige Godtgjørelse. Jeg finder herom at kunne henvise til Udviklingen i Jantzens Afhandling. Jfr. ogsaa Sjøfartslovens § 31 sammenholdt med § 255, hvorefter et *Skibs* Forpligtelse til at forsøge Bjergning kun existerer, naar det gjælder at redde Menneskeliv.

Erkjendes det først, at Rederen ikke har nogen Forpligtelse til at stille sit andet Skib til Disposition for Bjergningsarbeidet uden Godtgjørelse, kan hans Forpligtelse efter de citerede Bestemmelser i Planen og Loven efter min Opfatning i og for sig ikke begrunde nogen Indsigelse mod Kravet paa Bjergeløn, cfr. som en Analogi det i Sjøfartslovens Motiver (Pag. 286) nævnte Tilfælde, hvor et Mandskab reddedes under Storm i den Biscaiske Bugt, kom ind til Vigo, hvorfra det hjemsendtes til England, og paa Hjemveien paatraf Skibet, gik ombord igjen og bragte det til Havn. Mandskabet blev her betragtet som Bjergere, da Bjergningsarbeidet var udført efter Hyrekontraktens Ophør.

Maa det først antages, at det bjergende Skib, uanseet Fællesskabet med Hensyn til Rederforholdet, har Krav paa Godtgjørelse for Arbeidet med Bjergningen, bliver Spørgsmaalet efter min Mening helt enkelt dette: *hvilken* Godtgjørelse har Skibet Krav paa? Det nærmestliggende og naturligste Svar paa dette Spørgsmaal synes at være, at Skibet har Krav paa den samme Godtgjørelse, som et fremmed Skib vilde have kunnet forlange.

Indstævnte medgiver selv, at Skibet maa kunne forlange Dækning ikke alene for de direkte Udgifter, men ogsaa Godtgjørelse for *Tidstab*. Dette synes ogsaa selvsagt; men heri ligger, forekommer det mig, en Erkjendelse af, at Skibet maa have Godtgjørelse for Skibets ved Bjergningsarbeidets Udførelse beslaglagte Brugsværdi. Foreligger der ikke Bjergning, synes Konsekventsen af det nævnte Synspunkt at være den, at Skibet erholder Krav paa almindelig Assistancegodtgjørelse, beregnet paa samme Maade som om det havde været et fremmed Skib. Thi

ellers vil Skibet jo ikke blive helt skadesløs (cfr. Trondhjems Sjørets Dom).

I Bjergningstilfælde synes den videre Konsekvents at maatte være den, at Skibet erholder Krav paa almindelig Bjergeløn. Enhver Bjergning fører for det bjergende Skib med sig — saaledes som af Citantskabet fremholdt — ikke blot direkte Udgifter (Forbrug af Kul o. s. v.), men ogsaa Tab og Opofrelser af forskjellig Art, Tidstab, Tab ved at Maskinen anstrænges, Ulemper og Ansvar ligeoverfor Befragteren ved at Reisen afbrydes og fremforalt Resikoen ved at bjerge, ved at nærme sig det nødlidende Fartøi, ved at slæbe det o. s. v. (cfr. ogsaa Bestemmelsen i Sjøforsikringsplanens § 33, sidste Led, om Forholdet til det bjergende Skibs Assurandør.

Bjergeløn indeholder — ialfald efter de moderne Sjøfartslovgivninger — formentlig intet andet end en passende Godtgjørelse for det med Bjergningen forbundne Arbeide under Hensyntagen til den foreliggende Nødstilstand. Den Omstændighed, at det bjergende og det nødlidende Fartøi tilhører samme Rederi, synes ikke at kunne medføre nogen Forskjel i faktisk Henseende med Hensyn til de Momenter, der betinger Kravet paa Bjergeløn og dennes Ansættelse til en i Forhold til Arbeidet i det enkelte Tilfælde rundelig Sum. Naar derfor Sjøfartslovens § 224 fastsætter, at *enhver, som bjerger*, har Ret til at faa Bjergeløn, synes der at maatte forlanges særegne Grunde for at udelukke Kravet paa Bjergeløn af Hensyn til, at begge Skibe tilhører samme Rederi, og saadanne særegne Grunde foreligger efter min Mening ikke.

Man synes at være paa det rene med, at Skippers og Mandskabs Ret til (Andel i) Bjergeløn er uafhængig af Rederfællesskabet (cfr. herom ogsaa Høiesteretsdom i „Retst." 1877, S. 293) samt at det bjergende Skibs Rederi har Krav paa Bjergeløn af den nødlidende Ladning. I Tilfældets egen Natur er der saaledes intet, der udelukker Kravet paa Bjergeløn, og Kravets Udelukkelse overfor det nødlidende Skib synes derfor alene at kunne baseres derpaa, at det nødlidende Skib ikke er en særegen Formuesmasse (cfr. Platou), med andre Ord, at Rederiet ikke kan have nogen Fordring paa sig selv.

Indvendingen rammer efter min Mening ikke. Bjergeløsfordringen er ingen personlig Fordring, men hefter kun paa Skibet (med Tilbehør). Selv om et Skib ikke kan betragtes som en særegen Formuesmasse, saa gjælder det i flere Henseender at det

betragtes som et særeget Objekt for Forpligtelsen. Specielt vil det sees, at Bjergeløn efter Sjøfartslovens § 268, No. 1, tilkommer Sjøpanteret. Rederen af det bjergende Skib maa derfor ligesaavel som enhver anden Bjerger kunne have en med Sjøpanteret udstyret Bjergelønsfordring i det nødlidende, men bjergede Skib. Den Omstændighed, at han tillige er Eier af det bjergede Skib, kan ikke være til Hinder herfor. Efter den Opfatning, som formentlig nu er den herskende, kan der i Almindelighed ikke være noget i Veien for at statuere, at man kan have Panteret i sin egen Ting (cfr. Hagerups Panteret, 1ste Udg., Pag. 62 flg. og 460 flg.), og der synes ingen Grund til at antage noget andet med Hensyn til den et Bjergelønskrav tilkommende Sjøpanteret.

Regelmæssig vil Panteretten — bortseet fra Forholdet til Assurandørerne — ikke faa nogen retslig Betydning, idet Rederen i Kraft af sin Eiendomsret vil kunne faa alt, hvad Sjøpanteretten kan skaffe ham. Men det modsatte kan ogsaa være Tilfældet. Man tænke sig det Tilfælde, at et med Sjøpanterettigheder stærkt behæftet Skib bliver bjerget af et andet Skib, der har samme Reder, men i saa havareret Forfatning, at det ikke yder tilstrækkelig Dækning for samtlige Rettighedshavere. Da Rederen jo regelmæssig ikke har personligt Ansvar for de Fordringer, der er udstyret med Sjøpant, vil det aabenhart have materiel Betydning for ham, om han kan optræde med Hjemmel af en Bjergelønsfordring.

Uden nærmere at indgaa paa det valgte Exempel finder jeg i det anførte tilstrækkelig Begrundelse for at opstille den Sætning, at hvor der først antages at foreligge et Bjergningstilfælde, kan den tilfældige Omstændighed, at det bjergende og det bjergede Skib tilhører samme Reder, ikke tillægges nogen materielretslig Betydning. Herved undgaar man ogsaa de af Citantskabet paapegede Vanskeligheder, som efter den modsatte Opfatning vil opstaa, hvor de to Skibe tilhører forskjellige Partrederier, men delvis med samme Partredere, — Vanskeligheder, som synes at være nærsagt uløselige.

Overfor Assurandøren af det nødlidende Skib vil Konsekventsen være, at Assurandørens Forpligtelse bliver nøiagtig den samme, som om Bjergningen var udført af et fremmed Skib. Nogen direkte personlig Forpligtelse til at udrede Bjergelønnen paahviler følgelig ikke Assurandøren ligeoverfor Rederen som Eier af det bjergende Skib. Men hvor Assurandøren havde maattet refundere Rederen Bjergeløn til et fremmed Skib, maa Assurandørens For-

pligtelse blive den samme, selv om det bjergende Skib tilhørte samme Reder som det nødlidende Skib.

I det foran Udviklede ligger ogsaa Svaret paa den Indvending, som er hentet fra Bestemmelsen (cfr. Sjøfartslovens § 252) om, at den Forsikrede kan forlange erstattet alle Udgifter og Opofrelser, som han i god Tro har foretaget, selv om Bjergningen ikke lykkes, medens Bjergeren i dette Tilfælde mister sin Bjergeløn. Betragter man nemlig først det andet Skib som Bjerger, maa dets Retsstilling ogsaa i denne Henseende blive at ligestille med en anden Bjergers. Det bjergende Skibs Ret til Bjergeløn beror med andre Ord i denne som i andre Henseender paa Sjøfartslovens Regler om Bjergning i Almindelighed, ikke paa Reglen i Sjøfartslovens § 252 (cfr. Planens § 46), der er givet for et herfra forskjelligt Forhold, nemlig Kontraktsforholdet mellem Forsikreren og den Forsikrede.

I formel Henseende kan der muligens opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvem der er berettiget til at indtale Bjergelønnen eller rettere paa hvilken Maade dette skal ske. Men efter det ovenfor Bemærkede anser jeg disse formelle Spørgsmaal for at ligge udenfor nærværende Sag, idet Indstevnte efter sin Procedure maa antages at have samtykket i at modtage Dom for den Forpligtelse, som materielretslig antages at paahvile Assurandøren.

Det forekommer mig ogsaa, at hvis man i Bjergningstilfælde vilde nægte Bjergeløn, maatte man konsekvent *udenfor* Bjergningstilfælde nægte enhver Godtgjørelse for ydet Assistance (Ex. Tidstab) og alene kunne indrømme Rederiet Refusion for det direkte Udlæg.

I Henhold til det Anførte finder jeg at maatte give Citantskabet Medhold i, at Assurandørerne i nærværende Tilfælde er ansvarlige for den paa Dampskibet „N. H. Knudtzon" faldende Andel af Bjergelønnen.

Jeg er opmærksom paa, at Størrelsen af denne Andel efter Reglen skulde være opgjort ved en lovformelig Dispache. Spørgsmaalet om en saadan er dog fra Parternes Side ikke berørt under Sagens Behandling. Derimod har Citantskabet udtrykkelig ansat Andelens Størrelse til $^{12}/_{18}$ Parter af den samlede Bjergeløn (efter Skibets Værdi Kr. 36,000.00 og Ladningens Værdi Kr. 13,00.00 se Dok. 8). Hertil har Indstevnte intet bemærket og har specielt ikke nævnt noget om, hvorvidt nogen Del af Bjergelønnen skulde fordeles paa en mulig Fragt. Under disse Omstændigheder, og

da Spørgsmaalet om Fragtens Kontributionspligt neppe kan have synderlig praktisk Betydning, antager jeg, om end under Tvivl, at Indstevntes Taushed maa ansees som Samtykke til, at Retten beregner Skibets Andel paa Basis af de nævnte Værdiansættelser.

Da den samlede Bjergeløn foran er sat til 3,900 Kr., vil der følgelig paa Skibet falde et Beløb af Kr. 3,600.00. Heraf ligger imidlertid den Kaptein og Mandskab tilkommende Trediedel udenfor nærværende Sag (cfr. Indstevntes uimodsagte Anførsel i Dok. 3). Tilbage blir saaledes et Beløb af Kr. 2,400.00, hvoraf Indstevnte som Assurandør af halv Kasko vil have at tilsvare Halvdelen.

Sagens Omkostninger vil blive at ophæve.

Med Hensyn til Sagens Paadømmelse bemærkes, at jeg modtog Sagens Dokumenter den 4de April og sendte dem i foreløbig Cirkulation til Sjøretsmedlemmerne den 8de s. M., modtog dem tilbage den 18de s. M. og senere dels paa Grund af Sagens tvivlsomme Beskaffenhed, dels paa Grund af andre Embedsforretninger ikke har kunnet blive færdig med mit Votum tidligere.

Thi konkluderes:

Indstevnte, Sjøforsikringsselskabet „Ægir", bør til Citantskabet, Dampskibet „Smølen"s Rederi, betale 1,200 — Et Tusinde To Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 30te Oktober 1901 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

7—5 & 23—5—1903.

M. C. Backer,
konst.

Enig.

20—5—1903. *Thomas Bech.*

Da jeg er uenig med 1ste Voterende i Sagens Hovedspørgsspørgsmaal, nemlig om Dampskibet „Smølen"s Rederi har Krav paa Bjergeløn, naar det reddede Skib tilhører samme Rederi, behøver jeg ikke til Sagens Afgjørelse at udtale mig om det Spørgsmaal, hvorvidt der in casu forelaa et Bjergningstilfælde eller om den Hjælp, der blev ydet, kun vilde blive at opfatte som en Assistance.

Det rigtige er vel at antage, at med Hensyn til Spørgsmaalet om Ret til Bjergeløn, er denne uforenelig med Tilværelsen af en i Loven paalagt Pligt eller Forpligtelse af andre Grunde til at yde den Tjeneste, som danner Grundlaget for det reiste Krav. Skal Bjergning derfor juridisk antages at foreligge, er det nødvendigt at den Person, der yder den nyttige Hjælp, ikke staar i noget særligt Forhold til det i Nød stedte Skib, og at han yder Hjælpen helt frivillig uden nogen Aftale paa Forhaand, som forpligtede ham dertil. In casu eiedes begge Skibe af det samme Rederi, og jeg antager derfor, at netop det særlige Forhold foreligger, der udelukker, at Forholdet kan opfattes som Bjergning, ligesom jeg er tilbøielig til at antage, at hvor begge Skibe eies af samme Person, existerer der implicite en Aftale paa Forhaand om, at naar det ene Skib er stedt i Nød, paaligger det det andet Skib som en særegen Pligt, at assistere det andet, saa langt det lader sig forsvare. Af Sjøforklaringen vil ogsaa sees, at dette faktisk var den Opfatning, som gjorde sig gjældende i Forholdet Skibenes Kapteiner sig imellem, idet Føreren paa Skibet „N. H. Knudtzon" vidste, at Dampskibet „Smølen" paa omhandlede Tid skulde befinde sig i Farvandet, og derfor tilkaldte sidstnævnte Skib ved Signal, der strax opfattedes paa den rette Maade af „Smølen"s Kaptein, hvorefter han øieblikkelig ilede til Assistance.

Men dersom det Forhold, der existerede Skibene imellem, udelukkede, at den Hjælp, der blev ydet, kunde blive at opfatte som Bjergning, bør ikke den tilfældige Omstændighed, at Skibene var assurerede, bevirke, at Forholdet juridisk seet bør bedømmes anderledes, og da Assuranceselskabet ifølge sin Forsikringskontrakt *kun* pligter at erstatte Rederiet dets lidte Tab og Omkostninger med de i Sjøforsikringsplanen angivne Modifikationer, følger deraf, at der ikke kan gjøres noget større Ansvar gjældende mod Assuranceselskabet end mod Rederiet selv. Da det her anførte er afgjørende for mig, finder jeg ikke tillige at behøve at støtte mig til Sjøforsikringsplanens § 40 eller Sjøfartslovens § 245. Jeg henviser forøvrigt om dette Spørgsmaal til Prof. Platou og hans Søret, hvor ogsaa udenlandsk Ret anføres. Jeg kommer følgelig til det Resultat, at den Hjælp, der blev ydet, i Forholdet til Rederiet som Eier af Skibet, kun kan opfattes som Assistance, og at Citantskabet derfor alene har Krav paa Erstatning for de derved forbundne Udgifter, uden at jeg behøver at udtale mig om Indstevnte tillige pligter at udrede Erstatning for Tidstab, da Indstevnte frivilligt har indgaaet derpaa. Det Resultat,

holdt der yderligere 60 Tons Kul. Herved forvoldtes der følgende Udgifter og Tab:

Prisforskjel paa 60 Tons Kul i Cienfugos mod i Mobile à $ 4.00 =	$ 240.00
Udtællinger i Cienfugos foranlediget ved Kulling . .	210.31
Tid tabt ved Reisen fra Santiago til Mobile sammenlignet med foregaaende Tur	333.37
Extraforbrug af Kul 27 Tons à $ 3.00	81.00
Extraudgifter ved Lastning som Følge af forsinket Ankomst til Mobile, hvilket nødvendiggjorde Natteарbeide	195.00
Tilsammen . . .	$ 1059.68

(ved en Feilsummering er Beløbet angivet $ 10.00 for høit saavel i den principale som i den subsidiære Paastand). Maanedsbefragteren, der ifølge Certepartiet havde at bære Udgifterne til Bunkerkul og Havneafgifter, holdt Rederiet ansvarlig for nævnte Beløb og afkortede derfor i Maanedsfragten $ 1069.68. Da „Daphne" var forsikret i „Skuld"; anser Citantskabet Indstevnte pligtig til at refundere Rederiet dette Udlæg efter Lovenes § 12, 3die Passus, der lyder saaledes:

„Med den Begrændsning, som i nærværende Love bestemt, „overtager Foreningen følgende Resikoer:

„— — 3. Rederis Ansvar til Trediemand — Skibets Lad„ning heri indbefattet — for saadanne Feil eller Forsømmelser „fra Skibsførers eller Mandskabs eller Skibsagenters Side, som fal„der Skib eller Fragt tillast og som ikke er foraarsaget ved Sam„menstød."

Citantskabet hævder, at heromhandlede Tilfælde gaar direkte ind under denne citerede Bestemmelse, idet Forholdet — efter Citantskabets Opfatning — netop er det, at Rederiet paa Grund af Forsømmelse fra Mandskabets Side er kommet i Ansvar til Trediemand, noget som ialfald maa gjælde forsaavidt angaar de direkte Udgifter og Udlæg, som Befragteren efter Certepartiets Bestemmelser bestred, men derefter med fuld Føie forlangte refunderet af Rederiet. Efter Citantskabets Mening gjælder imidlertid det samme for den tabte Fragt, $ 333.37, men da denne Post er af en lidt anden Beskaffenhed, har Citantskabet (overensstemmende med et før Sagsanlægget fremsat Tilbud) fratrukket dette Beløb i den subsidiære Paastand.

Indstevnte bestrider ikke Rigtigheden af Citantskabets faktiske Fremstilling, der saaledes maa ansees in confesso, men Ind-

stevnte hævder, at Tilfældet ikke omfattes af Bestemmelsen i Lovenes § 12, 3die Passus. Der er her — anfører Indstevnte — ikke Tale om Ansvar til Trediemand, men Forholdet er, at det er Rederiet selv, som har lidt et Tab, og at det ikke har kunnet faa dette dækket hos Trediemand (Befragteren).

Det foreliggende Spørgsmaal gjælder saaledes kun en Fortolkning af Lovenes § 12, 3die Passus. Rent bogstavelig kan det vistnok siges, at Rederiet er kommet i Ansvar til Befragteren derved, at det efter det Passerede havde Pligt til at refundere Befragteren de af denne udlagte Udgifter m. v. Dette maa dog erkjendes kun at være en rent ydre saa at sige regnskabsmæssig Opfatning af Forholdet. Ser man hen til Forholdets indre Karakter, synes derimod en anden Opfatning af Forholdet at være den korrekte.

I saa Henseende er det særlig oplysende om man med Indstevnte tænker sig, at Dampskibet ikke havde været bortfragtet i Maanedsfragt, men enten havde været ubefragtet eller bortfragtet paa almindeligt Certeparti for Reisen. Det vilde da uden nærmere Paavisning være klart, at Tidstab og Udgifter foranlediget ved at Skibet maatte anløbe en Havn for at supplere Kulbeholdningen direkte vilde falde Rederiet tillast og ikke kunde karakteriseres som noget Ansvar overfor Trediemand.

Nu synes det i sig selv mindre rimeligt, at „Skuld" for Tilfælde af Maanedsbefragtning her skal antages at have overtaget en egen Art af Resiko. En nærmere Betragtning af Forholdet maa ogsaa føre til, at dette ikke kan antages.

Ved Maanedsbefragtning er jo Forholdet netop det, at Rederiet stiller Skibet til Maanedsbefragterens Disposition, og at Maanedsbefragteren til Gjengjæld paatager sig visse Forpligtelser, specielt at betale den omkontraherede Leie og at bestride Udgifter til Kul m. v. Naar Skibet nu maatte afbryde Reisen, fordi det paa Grund af Forsømmelse fra Besætningens Side ikke havde inde en tilstrækkelig Kulbeholdning, vil dette jo ikke sige andet, end at Maanedsbefragteren midlertidig unddrages Dispositionen over Skibet. Det synes da at være en ligefrem Følge af Kontraktsforholdet mellem Rederiet og Maanedsbefragteren, at den sidstes Forpligtelser ligeledes midlertidig maa bortfalde, idet Forpligtelsen her som i ethvert andet Kontraktsforhold naturligen maa ansees betinget af Modpræstationens Ydelse. Et Udslag af denne Opfatning har man ogsaa i Bestemmelsen i Certepartiets § 2, hvorefter „i Til-„fælde af Tab af Tid paa Grund af utilstrækkelig Besætning eller

„Mangel paa Forraad, Maskinskade, Stranding eller Skade. der „hindrer Skibets Virksomhed i mere end 24 Timer, skal Maaneds- „fragten ophøre at løbe indtil Skibet igjen bliver i behørig Stand „til at gjenoptage sin Tjeneste." — I det Tidsrum, Leieforholdet saaledes midlertidig er afbrudt, pligter Maanedsbefragteren for det første ikke at svare den omkontraherede Leie, men den videre Konsekvens er fremdeles, at Befragteren heller ikke — for dette Tidsrums Vedkommende — har nogen Pligt til at udrede den Del af Skibsudgifterne, som han ellers har at bestride. Baade Fragttabet og de øvrige Udgifter er derfor et Tab, som direkte gaar ud over Skibet (Rederiet). Har Befragteren — som in casu — udlagt Udgifterne, kan han som Følge af det Anførte forlange Refusion af Rederiet, men Beløbet maa opfattes som et Udlæg for Rederiets Regning, ikke som en Erstatningsfordring for Tab, som Befragteren selv har lidt.

Under den her antagne Forstaaelse af Forholdet omfattes Tabet følgelig ikke af Bestemmelsen i § 12, 3die Passus i „Skuld"s Love. Indstevnte vil derfor blive at frikjende.

Sagsomkostningerne antages, da Spørgsmaalet sees at have været Gjenstand for Tvivl, at burde ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Assuranceforeningen „Skuld", bør for Citantskabet, Aktieselskabet „Premiers" Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

19—6—1903.

M. C. Backer.
Enig. *Thomas Bech.*
Ligesaa. *Carl Hansen.*

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 42. Kristiania Sjørets: Dampskibet „Smølen"s Rederi mod Søforsikringsselskabet Ægir. — 43. Kristiania Sjørets: Aktieselskabet „Premier" mod Assuranceforeningen „Skuld".

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 16	Aargang IV	1903

44.

Kungl. Maj.ts Dom den 22 Maj 1903.

Göteborgs Bogseringsaktiebolag

emot

Sjökaptenen Hilmer Hansson i egenskap af befälhafvare å ångfartyget „Inland".

Under resa från Marstrand til Göteborg sammanstötte ångfartyget „Inland" med Göteborgs Bogseringsaktiebolags ångare „Gustaf" med påföljd att sistnämnda ångare omedelbart sjönk. Sedan „Gustaf" upptagits, yrkade bolaget vid Rådstufvurätten i Göteborg att, som sammanstötningen uteslutande vållats genom felaktig manövrering af „Inland", dess egare måtte förpligtas ersätta den bolaget genom sammanstötningen tillskyndade skada och förlust. Rådstufvurätten ogillade bolagets talan, hvarefter Göta Hofrätt och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.

Ångfartyget „Inland", tillhörigt Marstrands Nya Ångfartygsaktiebolag och fördt af Sjökaptenen G. Dahlgren, var den 2 Januari 1900 på väg mellan Marstrand och Göteborg. Sedan det

passerat genom Lilla Kalfsund och var i närheten af en prick, kallad Pinpricken, skedde omkring kl. 5 e. m. ombordläggning mellan „Inland“ och bogserångaren „Gustaf“, tillhörande Göteborgs Bogseringsaktiebolag, med den påföljd, att „Gustaf“ efter några minuter sjönk. Sedan „Gustaf“ blifvit upptagen och reparerad, instämde Bogseringsaktiebolaget till Rådstufvurätten i Göteborg dåvarande befälhafvaren å „Inland“ Sjökaptenen Hilmer Hansson med yrkande att, som ombordläggningen vållats uteslutande genom felaktig manövrering från „Inland“s sida, dess egare måtte förpligtas att med fartyg och frakt ersätta den skada och förlust, som genom ombordläggningen tillskyndats bogseringsaktiebolaget med 16,529 kronor 14 öre.

Käranden åberopade angående förloppet vid sammanstötningen den af „Gustaf“s befälhafvare O. L. Mattsson afgifna sjöförklaringen. „Gustaf“ afgik den 2 Januari 1900 kl. 3,35 e. m. från Göteborg till Hälsö. Ombord funnos Mattsson, som skötte rodret, en maskinist och en eldare samt 6 passagerare. „Gustaf“ passerade kl. 4,30 e. m. Warholmssundet och fortsatte ut mot Lilla Kalfsund, styrande upp mot Pinpricken för att taga den nära om styrbord. Då „Gustaf“ hunnit halfvägs mellan Warholmssundet och Lilla Kalfsund, såg Mattsson rätt förut topplanternan å „Inland“, som då befann sig i Lilla Kalfsund. Kort derefter blef den röda babordlanternan synlig. Mattsson hade emellertid fortsatt att styra „Gustaf“ i riktning mot Pinpricken, men vände derefter åt styrbord för att hålla sig åt nämnda sida i farleden. Samtidigt hade „Inland“, efter att hafva passerat pricken, helt oväntadt vikit åt babord och rände in i babords sida å „Gustaf“, så att ett stort hål uppstod och „Gustaf“ började fyllas med vatten. Ombordläggningen skedde omkring 4,35 e. m., 30 fot söder om Pinpricken. Några sekunder före sammanstötningen gaf „Inland“ två signaler med ånghvisslan. Folket å „Gustaf“ räddade sig ombord å „Inland“, och „Gustaf“ sjönk cirka 8 minuter efter sammanstötningen, sedan „Inland“ förgäfves sökt berga den. Vid tillfället var vinden sydost. Strömmen satte sydvest. Det var godt väder med mulen luft, men skymning hade redan inträdt. Mattsson förklarade sig hafva ofta passerat genom Warholmssundet och Lilla Kalfsund samt då alltid tagit till märke en höjd å Kalfö, efter hvilken han bestämde kursen mellan de båda sunden sålunda, att kurslinien sträkte sig ungefär 10 fot vester om Pinpricken, och jemväl under ifrågavarande resa hade han hållit berörda kurs utan någon afvikelse.

Svaranden, som bestred att ombordläggningen vållats genom felaktig manövrering af „Inland", hänförde sig till den af Kaptenen Dahlgren afgifna sjöförklaringen. Enligt denna afgick „Inland" från Marstrand ifrågavarande dag kl. 3,30 e. m. på ordinarie tur till Göteborg. Det var något mörkt, men luften var dock fullt sigtig. „Inland" kom omkring kl. 5 till Lilla Kalfsund och passerade derigenom med sakta fart, hållande sig i farvattnets midt. Sedan Pinpricken blifvit synlig och „Inland" kommit midt för densamma, kommenderade Dahlgren „full fart" och yttrade derpå till Rorgängaren Johan Andersson, som skötte styrratten, „nu se vi pricken, nu taga vi babord". Dahlgren lät så „Inland" svänga babord hän med kurs på Warholmssundet. I det ögonblick, då „Inland" gjorde denna svängning, fick Dahlgren sigte på en mötande mindre ångare, „Gustaf", på styrbords sida om „Inland"s stäf och i sydvestlig riktning från „Inland". „Gustaf" visade topplanternan och båda sidolanternorna, och Dahlgren antog, att den skulle taga „Inland" på styrbords sida, hvadan Dahlgren ej ansåg sig behöfva ändra sin kurs. „Gustaf"s röda ljus försvann kort efteråt ur sigte, men blef nästan genast åter synligt, dervid det gröna ljuset försvann, hvilket visade att „Gustaf" ändrade sin kurs styrbord hän. Dahlgren gaf strax derpå en lång varningssignal samt kommenderade derpå „stopp och back" samt kastade rodret babord för att fartygets stäf under backningen skulle svänga åt styrbord. Denna manöver var den enda, som kunde vidtagas för att söka undvika den hotande kollisionen, enär båtarna voro så nära hvarandra. Ombordläggningen inträffade emellertid, innan omkastningen å maskinen hunnit nämnvärdt verka. „Gustaf"s besättning räddades, men båten sjönk trots bergningsförsök. Om „Gustaf" bibehållit sin ursprungliga kurs, hade fartygen gått klara för hvarandra. Genom „Gustaf"s kursändring åt styrbord kom den tvärs för „Inland"s bog.

Sedan parterna å ömse sidor låtit afhöra vittnen och sakkunnige samt vidare utvecklat sin talan yttrade Rådstufvurätten i dom den 30 November 1901:

I saken vore väl upplyst att, sedan ångfartyget „Inland", fördt af Sjökaptenen Gustaf Dahlgren, den 2 Januari 1900 på resa från Marstrand till Göteborg utkommit ur Lilla Kalfsund och vid ett i närheten af detta sund, söder om Björköns södra udde befintligt sjömärke, kalladt Pinpricken, vikit babord hän för att, följande den vanliga farleden mellan Lilla Kalfsund och Warholmssundet, inkomma i sistberörda sund, fartyget på efter-

middagen sagda dag, efter det mörker inträdt, söder om omförmälda sjömärke sammanstött med ångslupen „Gustaf", som under befäl af O. L. Mattsson befunnit sig på väg från Göteborg till Hälsö, samt att vid sammanstötningen „Inland" med sin förstäf träffat „Gustaf" midskepps å babordsidan med den påföljd, att sistnämnda fartyg fyllts af vatten och sjunkit.

Men enär käranden mot vederpartens bestridande icke förmått styrka, att, såsom Mattsson uppgifvit, „Gustaf", efter det sistberörda fartyg utkommit ur Warholmssundet, hållit sådan kurs, att kurslinien sträckt sig ungefär 10 fot vester om Pinpricken, samt utan någon afvikelse fortfarande bibehållit samma kurs för att så nära vester om Pinpricken som möjligt inkomma i Lilla Kalfsund, utan med hänsyn till i saken hörda vittnena Rorgängaren Johan Andersson, Matroserna Bernhard Andersson och Robert Pettersson samt Sjökaptenerna Oskar Jonsson och O. A. Skantze intygat, det fastmera finge antagas, att „Gustaf", sedan detta fartyg utkommit ur Warholmssundet, på fjorden deremellan och Lilla Kalfsund afvikit från den ursprungliga kurslinien och af strömsättningen förts ut så långt i sydvestlig riktning, att hinder ej förefunnits för „Inland" att ingå i samma kurslinie i motsatt riktning för att sålunda genom den vanliga farleden inlöpa i Warholmssundet;

alltså och då vid sådant förhållande Dahlgrens manöver att, efter det „Inland" utkommit från Lilla Kalfsund, med detta fartyg företaga svängningen babord hän för att inkomma i sagda kurslinie ej kunde föras Dahlgren til last såsom felaktigt förfarande, samt käranden icke visat, att Dahlgren annorlunda gjort sig skyldig till fel eller försummelse beträffande „Inland"s manövrering vid ifrågavarande tillfälle, hvarvid sammanstötningen, enligt hvad ostridigt vore, närmast följt deraf, att „Gustaf" svängt styrbord hän och derigenom kommit framför „Inland"s förstäf,

funne Rådstufvurätten sammanstötningen ej kunna förklaras vara orsakad af vållande å ångfartyget „Inland"s sida, hvadan kärandens talan beträffande hufvudsaken lemnades utan bifall, men med afseende å sakens beskaffenhet blefve rättegångskostnaderna parterna emellan kvittade.

Käranden sökte ändring i Göta Hofrätt. Det vore missuppfattning af Rådstufvurätten, att kollisionen följt däraf, att „Gustaf" svängt styrbord hän. „Gustaf" hade ej svängt styrbord, förr än då „Inland" girade babord hän. „Gustaf"s styrbords-

svängning skedde för att om möjligt förekomma kollisionen, men då var det för sent.

Jemväl Hansson klagade i Hofrätten under yrkande att varda tillerkänd ersättning för rättegångskostnaderna i Rådstufvurätten.

Hofrätten meddelade dom den 27 Juni 1902 samt fann ej skäl göra annan ändring i Rådstufvurättens dom, än att käranden förkligtades ersätta Hansson hans kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 800 kronor jemte hvad han kunde visa sig hafva utgifvit till stämpel och lösen för Rådstufvurättens protokoll och dom i saken.

Bogseringsbolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t samt anhöll om förnyadt vittnesförhör vid Rådstufvurätten.

Hansson bestred ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande, att Kungl. Maj.t måtte, med afslag å Göteborgs Bogseringsbolags anhållan om vittnesförhör, pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta nämnda bolag att ersätta Hansson hans kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Saken föredrogs den 30 April 1903 i Högsta Domstolen, hvars fleste ledamöter Justitieråden *Herslow, Carlson, Claëson, Wijkander, Billing* och *Bohman* biföllo det underdåniga betänkandet.

Justitierådet *Quensel* yttrade:

„Jag finner ej skäl bifalla Göteborgs Bogseringsaktiebolags anhållan om vittnesförhör.

Vidkommande sjelfva saken, så enär — äfven om det ej blifvit till fullo ådagalagdt att, ehuru ombord såväl å „Inland" som „Gustaf" inträffat, att det andra fartygets båda sidoljus varit synliga, berörda iakttagelser till tiden sammanfallit, för hvilken händelse fartygen skulle mött hvarandra stäf för stäf och sålunda varit skyldiga att hålla styrbord hän, hvilket af „Inland" underlåtits — „Inland" likväl får anses hafva felaktigt manövrerat ej mindre derutinnan, att detsamma med full fart gått babord hän för att runda Pinpricken utan att befälhafvaren dessförinnan förvissat sig om, att farvattnet vore rent från mötande fartyg, än äfven derigenom att, ehuru, enligt hvad å svarandesidan uppgifvits, från „Inland" iakttagits „Gustaf"s båda sidoljus å „Inland"s styrbords sida och „Inland" sålunda varit skyldigt hålla undan,

„Inland“ i strid mot föreskriften i artikeln 22 i förordningen angående åtgärder till undvikande af ombordläggning samt signaler för angifvande af nöd å fartyget den 9 December 1896 gått för om „Gustaf“,

men å andra sidan „Gustaf“ ej kan fritagas från att hafva med den efter „Inland“s signal verkställda styrbordsgiren medverkat till ombordläggningen,

och denna alltså måste anses orsakad genom vållande å båda sidor,

finner jag hvardera parten böra vidkännas hälften af den genom ombordläggningen uppkomna skada och förlust,

iföljd hvaraf och då sagda skada och förlust får anses hafva uppgått till det af Göteborgs Bogseringsaktiebolag härutinnan fordrade belopp 16,529 kronor 14 öre, jag pröfvar rättvist att. med ändring af Hofrättens dom beträffande hufvudsaken, förpligta Marstrands nya ångfartygsaktiebolag att med „Inland“ och dess frakt till Göteborgs Bogseringsaktiebolag genast mot kvitto utgifva 8264 kronor 57 öre, blifvande i fråga om rättegångskostnaden, med upphäfvande af Hofrättens dom, Rådstufvurättens beslut af mig fastställdt.“

Kungl. Maj.ts dom utgafs den 22 Maj 1903.

45.

Landsoverretten i Viborg, den 18de Maj 1903.

Skipper Heinrich Wehr og Styrmand J. P. A. Fock, begge af Finckenwärder,
(Overretssagfører Johnsen)

mod

Havnefoged O. C. Geisnæs i Grenaa som bestyrende Reder for Skonnertkvasen „Castor"
(Overretssagfører Jørgensen)

Natten mellem 10de og 11te April overseiler Fiskekutteren „Freya" Skonnertkvasen „Castor", som ligger for Anker, med den Følge, at sidstnævnte synker, medens „Freya" ikke tager videre Skade. Den væsentligste Skyld antages at paahvile „Castor", fordi dens Ankerlanterner ikke opfyldte de i *Sørejsreglerne § 9* (jfr. Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 1ste Juli 1897) og *§ 11* foreskrevne Betingelser med Hensyn til Lysstyrke og Anbringelse ombord. Nogen Skyld antoges dog ogsaa at paahvile „Freya" dels paa Grund af mangelfuldt Udkig og dels fordi den ikke havde Sidelanterner. „Freya", paalagdes at udrede en Tredjedel af Skaden efter *Sølovens § 220, andet Stykke*.

Natten mellem den 10de og 11te April 1899 ca. Kl. 1 fandt der ved Graadybsbarren udfor Esbjerg Rhed et Sammenstød Sted mellem Skonnertkvasen „Castor" af Grenaa, 15,81 Reg. Tons Netto, der havde en Længde af 51,7 Fod, og Fiskekutteren „Freya", 37,06 Reg. Tons Netto, hjemmehørende i Finckenwärder og tilhørende Citanterne, Skipper Heinrich Wehr og Styrmand J. P. A. Fock sammesteds. Vinden var Ø. N. Ø. og det regnede, men Vejret var sigtbart. „Freya", der den 10de April havde fisket om Eftermiddagen og om Aftenen indtil Midnat, gav sig ca. 1 Time senere, holdende Kursen S. O. t. O, til at sejle for at blive klar af de omkringliggende danske Fiskerfartøjer og søge en anden Fiskeplads, og tørnede under denne Sejlads med

Bougen imod „Castor", der efter ligeledes at have fisket havde — uden at tage sit Skonnertsejl ind — lagt sig sil Ankers om Eftermiddagen ca. Kl. 7, og som ved Sammenstødet — idet den laa op imod Vinden i „Freya"s Kurs — blev ramt omtrent midtskibs om Bagbord imellem Masterne. „Freya", der gik for Stagfok og Klyver samt Storsejl og Mesan, førtes af Citanten Wehr, og medens Besætningen foruden ham kun bestod af Citanten Fock som Styrmand samt Kokken, bestod Besætningen paa „Castor" af Skipperen samt 4 Mand. Den af disse, som havde Vagt, opholdt sig i Sammenstødsøjeblikket i Kahytten, og foer straks op paa Dækket og greb for at sætte „Castor" fri af „Freya"s Klyverbom, der var løbet ind i „Castor"s Skonnertsejl, fat i Bommen; han slap imidlertid ikke Taget og kom, hængende ved Bommen, ombord i „Freya". Umiddelbart efter Sammenstødet maa Fangelinen til „Castor"s Jolle antages at være sprængt, og fra „Castor", hvorfra Jollen nu saaes flydende ca. 20 Favne borte, og i hvis Last Vandet trængte ind, blev der da gjort Anskrig til „Freya" om Hjælp. „Freya", der ikke havde taget videre Skade, og som var gaaet agter om „Castor" og nu befandt sig paa dette Fartøjs Styrbords Side, vendte da og gik ind paa „Castor"s Bagbords Boug, og efter at have optaget Mandskabet opholdt den sig i Nærheden af Vraget, indtil dette efter ca. ½ Times Forløb sank. „Castor", der ejedes af et Interessentskab, var assureret i Forsikringen af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug for 5,600 Kr., og medførte Fiskeredskaber til en Værdi af 659 Kr. samt Køjeklæder, Søtøj m. m., tilhørende Besætningen, til et Beløb af ialt 605 Kr., hvoraf intet kan antages at være blevet bjerget.

Idet Indstevnte, Havnefoged O. C. Geisnæs i Grenaa, som bestyrende Reder for ovenanmeldte Fiskerkvase „Castor", har gjort gældende, at det skete Sammenstød udelukkende skyldes Besætningen paa „Freya", har han under nærværende Sag i første Instans ved Esbjerg Købstads og Skads Herreds Søret søgt Citanterne til i Erstatning for det Ejerne af „Castor" derved paaførte Tab at betale ham i hans nævnte Egenskab de ovennævnte trende Beløb, tilsammen 6864 Kr. med Renter heraf 5 % p. a. fra Søretsstevningens Dato den 29de Maj 1899, indtil Betaling sker. Ved Søretsdommen er denne Paastand tagen til Følge, og Citanterne have nu indanket Sagen her for Retten, hvor de lige-

som i første Instans have paastaaet sig frifundne for Indstevntes Tiltale og subsidiært nedlagt Paastand om, at de ikkun tilpligtes at betale en mindre, af Retten eller af uvillige Mænd fastsat Del af det indtalte Beløb. Indstevnte har derimod procederet til Søretsdommens Stadfæstelse.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger, navnlig de af Besætningerne paa de tvende Fartøjer afgivne, tildels beedigede Søforklaringer, at „Castor"s Ankerlanterne var tændt og ophængt i Styrbords Forvant i en Afstand fra Dækket af 3 à 4 Alen; det er imidlertid af Føreren af „Castor" saavelsom af den ovenommeldte Vagtmand forklaret, at Halsen i Skonnertsejlet var halet saaledes op, at Lanternen ogsaa var synlig fra Bagbords Siden, og det er særligt af Føreren forklaret, at han af Skippere, der tidligere have ført Kvasen, har hørt. at det har kunnet ske, at Lanternen er gaaet ud, naar den har hængt i Staget, og at Lanternen i den Tid, han har ført Kvasen, nemlig fra Oktober 1898, altid er bleven ophængt i Vantet. Efter den af Føreren endvidere afgivne Forklaring var Lanternen indrettet saaledes, at den kunde bruges dels med, dels uden Cylinderglas, dog at den brændte bedst med Glas, hvormed den ogsaa plejede at være forsynet; da den „Indretning", hvorpaa Cylinderglasset skulde sidde, „var kommen i Uorden" — hvad de først bemærkede efterat være komne ud paa Fiskeri — var Glasset imidlertid den ommeldte Aften ikke blevet paasat Lanternen, men han undersøgte denne, forinden han gik til Køjs og skruede paa denne, saaledes at Flammen blev „passende". Af den ommeldte Vagtmand — hvis Vagt blev sat Kl. 11 — er det derhos forklaret, at Lanternen var „en lille Smule" sort foroven, og at den havde været dette en Times Tid før Sammenstødet, men at den lyste „ganske godt" alligevel, samt at han antager, at Lanternen har oset, fordi der ikke var anbragt noget Cylinderglas om Vægen.

De tre Mænd, der, som meldt, udgjorde Besætningen paa „Freya", og som ifølge de af dem afgivne Forklaringer, da Sammenstødet fandt Sted, alle opholdt sig paa Dækket, idet Wehr stod ved Roret, medens Fock opholdt sig snart om Bagbord, snart om Styrbord for at holde Udkig, og Kokken endelig, da Sammenstødet skete, opholdt sig om Bagbord, som det maa antages omtrent midtskibs, ligeledes for at holde Udkik, have overensstemmende forklaret, *at* de ikke saa „Castor"s Lanterne forinden

Sammenstødet, *at* de først saa den, da de, som ovenmeldt, vare komne over paa „Castor"s Styrbords Side, men *at* den lyste daarligt — efter Wehrs Forklaring osede den stærkt —, *at* Glasset var tilrøget, i hvilken Henseende Fock har udsagt, at den øverste Del — over Halvdelen — af Lanternen var sort, medens den øvrige Del vel lyste, men ikke helt klart, samt *at* Lanternen kun vilde kunne ses i kort — efter Wehrs og Focks Forklaringer i højst 200 Skridts — Afstand. De have derhos forklaret, hvad ogsaa er bekræftet af Vagtmanden paa „Castor", at da denne, som ovenmeldt, straks efter Sammenstødet var kommen over paa „Freya" og blev spurgt af Wehr om Grunden til, at „Castor"s Lanterne brændte saa daarligt — hvad Vagtmanden ifølge Focks Forklaring ligefrem indrømmede, idet han tilføjede, at den jo ogsaa havde brændt den største Del af Natten — svarede han, at det var forbundet med Arbejde at faa den renset og at de, medens dette Arbejde stod paa, ikke havde nogen anden Lanterne at tænde.

Medens det fra „Freya"s Side overensstemmende med de sidstommeldte Forklaringer er gjort gældende, at dels Anbringelsen af „Castor"s Lanterne i Vantet istedetfor i Staget, dels det slette Lys, den afgav, foraarsagede, at den ikke var synlig for „Freya"s Besætning, hvorimod „Freya"s egne Sejl, efter hvad Fock har udsagt, ikke vare til Hinder for, at man, selv om man opholdt sig om Bagbord, kunde holde Udkig, har derimod den ovenommeldte Mand, der havde Vagt paa „Castor", udsagt at han ikke tror, at man fra „Freya" kunde se „Castor"s Lanterne, naar „Freya" var paa „Castor"s Bagbords Side, idet Sejlene, navnlig Fokken vilde være til Hinder derfor, ligesom det af en anden Mand af „Castor"s Besætning er udsagt, at „Castor"s Lanterne lyste saa godt, at hvis „Freya"s Sejl ikke havde dækket for den, maatte den være bleven set fra „Freya" forinden Sammenstødet, og endelig gaar ogsaa den af Kokken paa „Freya" afgivne Forklaring ud herpaa, efter hvilken Forklaring man, naar man opholdt sig paa „Freya"s Bagbords Side ikke vilde have kunnet se „Castor"s Lanterne, selv om den brændte klart, idet „Freya"s Sejl vilde have været til Hinder derfor; og vel har Kokken under en senere Forklaring udtalt sig i modsat Retning, men uden at han har givet nogen Begrundelse af det forandrede Udsagn.

Selv om der nu ikke, saaledes som Citanterne have formeent, maatte kunne lægges „Castor" noget til Last i Henseende til den Maade, hvorpaa Vagtholdet, medens Fartøjet laa til Ankers, er blevet udført — i hvilken Henseende bemærkes, at det af den tidtommeldte Vagtmand er forklaret, at han, der, som ovenmeldt, i Sammenstødsøjeblikket opholdt sig i Kahytten, ogsaa iøvrigt under Vagten havde opholdt sig dér med Undtagelse af, at han tre Gange, hver Gang i ca. 3 Minutter og sidste Gang 7 à 8 Minutter før Sammenstødet skete, havde været oppe paa Dækket for at se, om alt var i Orden — maa der i alt Fald gives Citanterne Medhold i, at der fra „Castor"s Side ikke i Henseende til Lanterneføring er iagttaget hvad der ved Anordning af 22de Januar 1897 Artiklerne 9 og 11, jfr. Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 1ste Juli s. A., er foreskrevet til Forebyggelse af Paasejling af til Ankers liggende Fartøjer, i hvilken Henseende bemærkes, dels at Lanternen som Følge af den mangelfulde Tilstand, hvori den befandt sig, maa forudsættes i Sammenstødsøjeblikket at have afgivet et Lys af en ikke lidet ringere Beskaffenhed og Styrke end paabudt, dels at det ikke ved de ovenommeldte Forklaringer kan anses tilstrækkeligt oplyst, at Lanternen har været fri om Bagbord af „Castor"s Skonnertsejl.

Medens der herefter ikke kan gaaes ud fra, at „Castor"s Besætning har været uden Skyld i, at Lanternen — hvad der maa anses in confesso — ikke forinden Sammenstødet blev bemærket ombord paa „Freya", giver det i Sagen oplyste paa den anden Side ikke tilstrækkelig Føje til at anse den Mulighed udelukket, at „Freya"s Besætning selv var Skyld heri, idet, som ovenmeldt, Kokken befandt sig paa „Freya"s Bagbords Side, medens det ikke er oplyst, at Fock i Sammenstødsøjeblikket eller i den nærmeste Tid forinden dette opholdt sig om Styrbord, og der herefter, samt da „Freya"s Sejl stod i Styrbordssiden, ikke med Sikkerhed kan gaaes ud fra, at nogen af Besætningen har havt Udkig til Styrbord.

Idet der derhos saameget mindre kan gaaes ud fra, at „Freya" er uden Skyld i den derefter indtrufne Kollision, som dette Fartøj, efter hvad der under Sagen er oplyst, under ovenommeldte Sejlads undlod at føre Sidelanterner, og idet Ejerne af „Castor" i Henhold til det anførte, om end Sammenstødet for den væsentligste Del maa forudsættes at skyldes „Castor"s Forhold, findes

at have Krav paa at erholde en Del af det dem paaførte Tab, mod hvis Størrelse der ikke foreligger nogen Indsigelse fra Citanternes Side, erstattet af disse, ville Citanterne være at tilpligte at betale Indstevnte i hans ovennævnte Egenskab en Trediedel af den indtalte Erstatningssum eller 2288 Kr. med Renter heraf som paastaaet.

Processens Omkostninger for begge Retter findes efter Omstændighederne at burde ophæves.

Thi kendes for Ret:

Citanterne, Skipper Heinrich Wehr og Styrmand J. P. A. Fock, bør til Indstevnte, Havnefoged O. C. Geisnæs som bestyrende Reder for Skonnertkvasen „Castor", betale 2288 Kr. med Renter heraf 5 % p. a. fra den 29de Maj 1899, indtil Betaling sker.

Processens Omkostninger for begge Retter ophæves.

Det Idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

46.

Kungl. Maj.ts Dom, den 29 Maj 1903.

Sjökaptenen G. R. Barrett i egenskap af befälhafvare å engelska ångfartyget „Jonian“

emot

Firman Åkerson & Co. i Gefle.

Befälhafvaren å ett ångfartyg jemlikt 220 § Sjölagen ålagd ersättningsskyldighet på den grund att befälhafvaren genom fel och försummelse vid ångfartygets förankring vållat att det drifvit på och förorsakat skada å en invid ångfartyget förtöjd pråm.

På morgonen den 7 Juni 1901 befanns at en firman Åkerson & Co. i Gefle tillhörig kålpråm „Erik“, hvilken låg förtöjd i Nyhamn invid Gefle hamn, under natten blifvit läck och förfyllts med vatten. Firman, som ansåg att skadan å pråmen förorsakats genom felmanövrering af den engelska järnångaren „Jonian“, förd af Sjökaptenen G. R. Barrett, sökte den 8 Juni hos Magistraten i Gefle kvarstad å „Jonian“ till säkerhet för skadan och beviljade Magistraten samma dag interimskvarstad, hvilken emellertid sedermera genom Magistratens utslag den 18 Juni upphäfdes.

Firman instämde härefter Barrett till Rådstufvurätten i Gefle samt anförde:

„Jonian“, som natten mellan den 6 och 7 Juni inkommit i Gefle hamn och utan hamnbefälets tillstånd förtöjts utanför pråmen, hade under nattens lopp af vinden drifvit mot pråmen och pressat densamma emot kajen, dervid uppstått en läcka, hvarigenom pråmen förfyllts med vatten och sjunkit. Då ombordläggningen föranledts af bristande omtänksamhet vid ångfartygets förtöjning, yrkade firman, att Barrett såsom befälhafvare å ångfar-

tyget måtte förpligtas att ersätta firman dels kostnaden för prämens iståndsättande dels ock den förlust, som firman lidit derigenom att prämen under en längre tid ej kunnat begagnas, med tillhopa 1000 kronor.

Barrett, som bestred firmans talan, uttog genstämning å firman med yrkande om utbekommande af godtgörelse för den förlust, kostnad och skada, som orsakats Barrett derigenom att ångfartyget blifvit till säkerhet för firmans omförmälda ersättningsanspråk belagdt med kvarstad, till följd hvaraf ångfartygets afgång från Gefle fördröjts två dagar.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 30 December 1901:

Af hvad i saken förekommit inhemtas, att ångfartyget „Jonian" natten mellan den 6 og 7 Juni 1901 anländt till Gefle hamn och der ankrat i Nyhamn på få fots afstånd från den vid kaj fortöjda prämen „Erik", hvilken föregående afton varit i oskadt skick, sida vid sida med prämen och på sådant sätt, att ångfartygets akter icke hindrats från att kunna af vind och vågor föras mot prämen; att ångfartyget på morgonen den 7 juni befunnits ligga pressadt mot prämen, som då varit fylld af vatten; att vid å prämen anställd besigtning iakttagits att en bordläggningsplanka å babords slag lossnat från timren, hvarigenom nåtet mellan denna planka och den nästföljande vidgats, så att drefvet delvis utfallit och läcka uppstått samt att besigtningsmännen funnit, att denna skada uppstått derigenom att prämens toppsida varit utsatt för ett hårdare tryck inåt,

och enär det på grund häraf måste anses styrkt, att ifrågavarande skada å prämen „Erik" uppkommit derigenom att ångfartyget „Jonian" drifvit på prämen, samt att denna ombordläggning skett genom fel och försummelse vid „Jonian"s förankring, funno Rådstufvurätten Barrett såsom befälhafvare å „Jonian", enligt 220 § Sjölagen hafva åliggande att ersätta den genom ombordläggningen uppkomna skadan, i följd hvaraf och då Barrett icke framställt anmärkning mot Åkerson & Co.s med ingifna handlingar bestyrkta räkning på skadan Rådstufvurätten pröfvade rättvist förpligta Barrett att till firman i skadestånd utgifva omstämda beloppet 1000 kronor jemte ränta derå efter fem för hundrade om året från stämningsdagen tills betalning skedde,

vid hvilken utgång af saken och då för öfrigt ej visats att genom det på firmans ansökan tillkomna kvarstadsbeslutet skada tillskyndats Barrett blefve dennes anspråk på ersättning för för-

lust genom kvarstad ogillad, och skulle Barrett ersätta firman dess kostnader å rättegången med 230 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Rådstufvurättens protokoll och utslag i saken.

Barrett sökte ändring i Göta Hofrätt, som i dom den 2 Maj 1902 ej fann skäl att i Rådstufvurättens utslag göra ändring samt förpligtade Barrett att ersätta firman hvad den visade sig hafva utgifvit för stämpel å Hofrättens dom.

Barrett fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t. På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t rättvist fastställa Hofrättens dom.

47.

Kungl. Maj.ts Dom den 4 Juni 1903.

Befälhafvaren å ångfartyget „Lovisa“,
Sjökaptenen J. E. Andersson i Göteborg

emot

Rederiet för ångfartyget „Kelso“ från Hull,
firman Tho.s Wilson Sons & Co. Ltd.

Ang. bergarelön.

Sedan ofvannämnda till Rådstufvurätten i Göteborg instämda, under No. 79 sid. 468 af Domsamlingen för 1901 refererade sak,

fullföljts i Göta Hofrätt (se referatet No. 99 sid. 544 i 1901 års samling), sökte Sjökaptenen Andersson hos Kungl. Maj.t ändring i Hofrättens dom.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade Andersson ersätta firmans kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 44. Kungl. Maj.ts Dom: Göteborgs Bogseringsaktiebolag emot Sjökaptenen Hilmer Hansson i egenskab af befälhafvare å ångerfartyget „Inland". — 45. Landsoverretten i Viborg: Skipper Heinrich Wehr og Styrmand J. P. A. Fock, begge af Flinckenwärder, mod Havnefoged O. C. Geismæs i Grenaa som bestyrende Reder for Skonnertkvasen „Castor". — 46. Kungl. Maj.ts Dom: Sjökaptenen G. R. Barrett i egenskab af befälhafvare å engelska ångfartyget „Jonian" emot Firman Åkerson & Co. i Gefle. — 47. Kungl. Maj.ts Dom: Befälhafvaren å ångerfartyget „Lovisa", Sjökaptenen J. E. Andersson i Göteborg emot Rederiet för ångfartyget „Kelso" från Hull, firman Tho.s Wilson Sons & Co. Ltd.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 17	Aargang IV	1903

48.

Trondhjems Sjøret, den 6te Mai 1903.

Trondhjems Kommune
(Overretssagfører Henrik Banck)

mod

Trondhjems Lægterkompagni
(Overretssagfører Ottesen).

En Pram under Slæbning tilføier et Dampskib Skade, og Prammens Eier erstatter Dampskibet Skaden, hvorpaa Eieren søger Regres hos Slæbebaadens Eier. Retten finder, at baade Slæbebaadens Fører og den ombord i Prammen værende Mand har Skyld i Sammenstødet, og paalægger i Medfør af den ved *Sjøfartslovens § 220* fastslaaede Grundsætning Slæbebaadens Eier at betale den halve Skade.

Den 26de Februar 1902 havde en Trondhjems kommunale Ingeniørvæsen tilhørende Stenpram under Slæbning i tom Tilstand fra Byen til Almli Sammenstød med Dampskibet „Evviva“ af

Bergen, som ved Kollisionen fik endel Skade. Denne er, da alle interesserede Parter var enige om, at „Evviva" var uden Skyld i Sammenstødet, bleven dette Skib godtgjort af Kommunen med Kr. 958.80. Slæbningen udførtes i Henhold til Kontrakt af det Trondhjems Lægterkompagni tilhørende Slæbedampskib „Thor", og Kommunen har nu efter Sjøretsstevning af 28de November 1902 sagsøgt Lægterkompagniet til at erstatte sig det nævnte Beløb med lovlige Renter fra Stevningens Berammelse og Sagsomkostninger.

Citantskabet anser Indstevnte ansvarlig for Sammenstødet, som forklares at være foregaaet under følgende nærmere Omstændigheder:

Slæbningen udførtes i Henhold til en den foregaaende Aften fra Statsingeniørkontoret given Ordre. Afgangen fra Trondhjem blev paa Grund af Taage udsat noget og fandt først Sted omkring Kl. 9 Morgen, da Taagen lettede noget. Taagen kom imidlertid igjen strax, efterat Bøien udenfor Indløbet til Ravnkloen var passeret. Samtidig med „Thor" forlod ogsaa Dampskibet „Einar" Havnen. Det gik lige efter „Thor". Ombord paa Stenprammen var der kun en Mand, en af Ingeniørvæsenets Folk, Anton Johannesen, der i ca. 4 Aar havde fungeret som Rormand paa Prammen. Man hørte snart, at der var et Dampskib forud i Farvandet, men der signaliseredes stadig med Fløiten, saa Dampskibene havde fuld Rede paa hverandre. Paa „Thor" blev der, strax man hørte Dampskibssignal forud, slaaet halv Fart i Maskinen. Det Fartøi, som var forud i Farvandet, var „Evviva", der paa Tur fra Hommelvik til Trondhjem var kommet for langt ud, havde faaet Landkjending ved Trolla og havde vendt der med Kurs for Trondhjem under sagte Fart. Da det af Signalerne hørtes, at andre Dampskibe var i Nærheden, blev Maskinen paa „Evviva" stoppet, og „Evviva" laa da omtrent stille, efter hvad dets Kaptein skal have oplyst. Af „Thor"s Kaptein er forklaret, at da de fik Øie paa „Evviva", var dette lige ved Bagbords Baug af „Thor" og seg ganske langsomt forover i Retning omtrent tværs paa „Thor"s Kurs. For at komme klar af „Evviva" blev der paa „Thor" givet haardt Bagbord Ror og fuld Fart forover. „Thor" gik herved meget godt klar af „Evviva", hvorimod Prammen stødte mod dette strax agtenfor Bougen. Sammenstødet fandt Sted udenfor Høvringen, og Indstevnte opgiver den Tid, som var hengaaet fra Afgangen, til høist 10 à 15 Minutter. Afstanden mellem „Thor" og Prammen (Slæberens

Længde) anføres at have været 20 Favne. Det er paa det Rene, at der, før Sammenstødet skede, ikke var Nogen ved Prammens Ror. „Thor"s Kaptein har forklaret, at Prammanden gik under Dæk strax udenfor Bøien ved Ravnkloen, og at der, da man hørte Dampskibssignal forud, blev raabt til ham fra „Thor", at han maatte komme paa Dæk, hvilket imidlertid ikke skede. Han kom først saa sent op af Lugaren, som var forud i Prammen, at han ikke rak frem til Roret før i det samme, Prammen stødte mod „Evviva". Ogsaa af „Evviva"s Kaptein er forklaret, at der ingen var ved Prammens Ror, da man derfra fik Øie paa den, men at der netop kom en Mand op af Lugaren i Prammens Forende. Der blev raabt til ham baade fra „Evviva" og fra „Thor", men han naaede ikke hen til Roret før i samme Øieblik, Sammenstødet fandt Sted. Prammanden selv har imidlertid gjort gjældende, at det kun var i ca. 5 Minutter, at han ikke var paa Dæk, at han var gaaet ned i Lugaren for at hente et Par Vanter, og at han, da han paa Signalerne hørte, at Dampskibene var lige i Nærheden af hverandre, skyndte sig op saa hurtig, han kunde, og ogsaa naaede at lægge Roret haardt Bagbord før Sammenstødet. Han har videre gjort gjældende, at Prammen, naar den er tom, følger saa nøiagtig i Slæbebaadens Kjølvand, at den ingen Styring behøver, og at han derfor paa Tur udover til Almli har været vant til at holde sig meget under Dæk. Han paastaar derhos, at da „Thor" og Prammen var paa Høide med Ilsvigbugten, kunde han paa Slæberen se, at „Thor" gjorde Kursforandring, og at Kursen lagdes mere nordlig, end den burde have været. Havde „Thor" beholdt sin Kurs uforandret, vilde Sammenstødet efter Prammandens Mening ikke kunne være indtraadt. Han mener ogsaa, at Sammenstødet vilde have blevet værre, hvis han havde været paa Dæk og strax havde lagt Roret haardt Bagbord, idet „Evviva" da vilde have rammet Prammen midt paa. Fra Indstevntes Side benægtes imidlertid dette og fastholdes, at ogsaa Prammen vilde have gaaet godt klar af „Evviva", hvis Prammanden havde været ved Roret og i Tide lagt Roret haardt Bagbord. At der paa „Thor" tidligere var foretaget nogen Kursforandring, benægtes ligeledes. Naar der af Prammanden var paaberaabt, at „Einar" havde beholdt sin tidligere, mere sydlige Kurs og derved gaaet klar af „Evviva", anføres hertil fra Indstevntes Side, at „Einar" var et Stykke agterud i „Thor"s Kjølvand og heller styrede mere nordlig end „Thor", og at „Einar" derhos vendte og gik tilbage til Byen, inden „Evviva" var

passeret. Af „Thor"s Kaptein er derhos anført, at han i Anledning af, at Prammanden paa Tur til Almli næsten altid pleiede at holde sig under Dæk, ofte havde anmodet ham om, at passe sin Dont bedre.

Citantskabet hævder, at Indstevnte maa være den ansvarlige for Slæbningens Udførelse, og at Slæbebaadens Fører, som havde en Skibsførers fulde Myndighed ogsaa over den slæbte Pram, tillige maa have Pligt til at paase, at Alt var i Orden, og at den Mand, som medfulgte Prammen, gjorde sin Pligt. Det finder derhos, at Slæbebaadens Fører har gjort sig skyldig i Feil eller Uforsigtighed i forskjellige Henseender, særlig

1) ved overhovedet at gaa ud med Prammen i saa tyk Taage;
2) ved ikke at stoppe Maskinen eller ialfald gaa med ganske sagte Fart, da han hørte det andet Dampskib signalisere forud i Farvandet;
3) ved at iværksætte den foretagne Manøvre — at gaa forenom „Evviva" — særlig under Omstændigheder, hvor han vidste, at Prammen var uden selvstændig Styreevne og kun afhængig af Slæbebaadens Manøvrering.

Indstevnte, der har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger hos Citantskabet, mener derimod, at Ansvaret her maa paahvile Citantskabet, hvis Mand — Prammanden — ved sin Forsømmelse formenes alene at have forvoldt Skaden. Hvad særlig angaar Punkt 1 paaberaaber det, dels at Taagen lettede, da Afgangen fandt Sted, dels at Stadsingeniørens Ordre forelaa til Slæbningens Udførelse, og at det efter sin Kontrakt med Citantskabet var pligtigt til da at stille Slæbedampskibet til Disposition. Med Hensyn til Punkt 2 hævdes det, at halv Fart med Prammen paa Slæb var en meget moderat Fart, og at det vilde været yderst farligt at stoppe Maskinen, fordi Slæberen let kunde komme bort i Propellen og berøve saavel Dampskib som Pram enhver Manøverdygtighed. Hvad endelig angaar Punkt 3 hævder det, at den foretagne Manøvre under den foreliggende Situation, hvor „Evviva" opdagedes paa Bagbord Boug og laa saagodtsom stille, var den eneste korrekte, og at den ogsaa vilde have lykkedes, hvis Prammanden havde været paa sin Post. Hvis „Thor" havde stoppet eller beholdt sin Kurs, vilde den have rammet „Evviva" midtskibs.

Retten er ogsaa enig i, at der efter de foreliggende Oplysninger ikke er tilstrækkelig Grund til at anse den foretagne

Manøvre som feilagtig, og at der saaledes forsaavidt ikke er noget at lægge „Thor"s Fører tillast. Jfr. Styringsreglernes § 21 Anm. og § 27. Heller ikke tror man, at det bør ansees som en Uforsigtighed fra Førerens Side, at han overhovedet gik ud med Prammen, idet som anført Taagen da lettede og først tyknede til igjen, efterat man var kommet ud. Det bliver forsaavidt ufornødent at afgjøre det mellem Parterne omtvistede Spørgsmaal, hvorvidt den fra Stadsingeniøren den foregaaende Dag modtagne Ordre om næste Morgen at udføre Slæbningen efter Kontrakten maatte fritage Indstevnte for Ansvaret ved at gaa ud under de foreliggende Omstændigheder. Derimod synes Føreren ikke at kunne frikjendes for at have vist Uforsigtighed derved, at han, da Taagen tætnede til, fortsatte Turen udover, og da han hørte et andet Dampskib signalisere forud i Farvandet, ikke stoppede Maskinen, men blot mindskede Farten til halv Fart. Jfr. Styringsreglernes § 16 sidste Punktum. Den paaberaabte Fare for, at Slæberen ved fuldstændig Stopning af Maskinen skulde komme i Propellen, maatte kunne være afværget ved at hale ind paa Slæberen. Og en særlig Opfordring til at være varsom maatte der ligge deri, at man var opmærksom paa, at der ingen var ved Prammens Ror.

Paa den anden Side synes det at burde antages, at Kollisionen vilde have været undgaaet, hvis der samtidig med, at „Thor" gav fuld Fart og Bagbord Ror, ogsaa havde været givet haardt Bagbord Ror paa Prammen. Den Omstændighed, at Prammanden ikke da var ved Roret, maa saaledes ansees som en væsentlig Aarsag til Sammenstødet, og for denne Forsømmelighed maa vistnok Citantskabet, hvis Mand Prammanden var, være ansvarlig i Henhold til Regelen i Lovb. 3—21—2, jfr. Sjøfartsl. § 8.

Stillingen er altsaa efter Rettens Mening den, at der er Skyld hos begge Parter, og Spørgsmaalet er da, om det under disse Omstændigheder kan kræves, at Indstevnte helt eller delvis skal godtgjøre Citantskabet den Erstatning, som dette har udredet til det ved Sammenstødet skadelidende Fartøis, „Evviva"s Rederi.

Bestemmelsen i Sjøfartslovens § 220 om, at hvor der ved Sammenstød mellem Skibe er Skyld paa begge Sider, skal Retten under Hensyn til Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Feil afgjøre, om og med hvor stort Beløb Erstatning bør gives fra en af Siderne, angaar direkte kun det Tilfælde, at der er Skyld baade for det Skibs Vedkommende, der lider Skaden, og

for det Skibs Vedkommende, der tilføier den. Her er det derimod Spørgsmaalet, hvad der skal gjælde i Forholdet mellem Parterne med Hensyn til Ansvaret for en Skade, som er tilføiet Trediemand, og hvori begge Parter men ikke den skadelidende Trediemand har Skyld. Det er saaledes det i Theorien omtvistede Spørgsmaal om Regres mellem flere i en uagtsom Skadetilføielse medskyldige, som her foreligger. Indførelsesloven til den nye Straffelov har herom i § 26 den Regel, at den, der ikke forsætlig har medvirket til en Skade, altid hos enhver medansvarlig kan tilbagefordre dennes forholdsmæssige Anpart. Men da denne Lov ikke træder i Kraft før fra 1ste Januar 1904, er Bestemmelsen ikke anvendelig paa det foreliggende Tilfælde. Hvad der mod Antagelsen af en saadan Regresret i Almindelighed har pleiet at paaberaabes (jfr. Hallager-Aubert Obligationsrettens alm. Del Side 17—18 og Fr. Stangs kontratrykte Forelæsninger over Obligationsrettens alm. Del Side 396—97, — at der ikke foreligger noget retsligt Grundlag for et Regressøgsmaal — kan i det foreliggende Tilfælde ikke paaberaabes mod Regresretten. Thi i den mellem Parterne indgaaede Kontrakts § 3 er det udtrykkelig bestemt, at Indstevnte skal være ansvarlig for al den Skade, som maatte tilføies dets egen eller *Andres* Eiendom paa Grund af Feil, Uforsigtighed eller Ligegyldighed fra Førerens, Maskinistens eller Besætningens Side. Imidlertid kan det ikke ansees at ligge i denne Kontraktsbestemmelse, at Regreskravets Existents eller Omfang bliver ganske upaavirket af den Omstændighed, at Skaden ogsaa er at tilskrive Uagtsomhed fra nogen anden, for hvem Citantskabet selv har Ansvaret. Der vil efter Rettens Mening ikke være Grund til at tillægge denne Omstændighed nogen hverken større eller mindre Virkning for Regreskravet, end den Skadelidendes egen Uagtsomhed vilde have for Retten til at fordre Erstatning hos den Skadelidende. Enten det, som skal erstattes, er en direkte tilføiet Skade eller et Tab, som er forvoldt gjennem Paaførelse af en Erstatningspligt overfor Trediemand, synes at maatte komme ud paa et. For det førstnævnte Tilfælde har Sjøfartsloven med Hensyn til Sammenstød den ovenfor nævnte Regel om, at Retten efter Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Feil skal afgjøre, om og for hvor stort Beløb Erstatning skal gives. Og om det end er omtvistet, hvorvidt denne Regel stemmer med, hvad der i Almindelighed maa antages at gjælde i vor Ret, — jfr. herom foruden Platous Sjøret Side 485 ff., sammenholdt med den der Side

486 citerede Høiesteretsdom fra 1896, ogsaa Bentzons Sjøret Side 404 og Side 411—13 —, saa synes det i ethvert Fald at maatte antages, at den samme Regel maa befølges i den heromhandlede Anvendelse. Der er jo ogsaa ved en i Retstidende for 1901 Side 760 indtagen Høiesteretsdom givet Principet om Erstatningens Bestemmelse under Hensyn til de fra hver Side begaaede Feil Anvendelse ogsaa i et Sjøretstilfælde, der ikke indgik under Sjøfartslovens § 220.

I det foreliggende Tilfælde synes Beskaffenheden af de paa hver Side begaaede Feil at tilsige, at Erstatningsansvaret kommer til Fordeling mellem Parterne. Thi ihvorvel den Omstændighed, at Prammanden ikke var ved Roret, maa ansees at have været den endelige og sidste Aarsag til Sammenstødet, saa er dog den hele Situation, hvorunder Prammandens Forsømmelse kunde faa denne Følge, fremkaldt ved den Uforsigtighed, som „Thor"s Fører havde udvist ved ikke at stoppe Maskinen, da han i den tætte Taage hørte „Evviva" signalisere forud i Farvandet. Særlig den Omstændighed, at „Thor" fortsatte Farten, uagtet man var vidende om, at Prammanden ikke var paa Dæk, forekommer Retten at gjøre den udviste Uforsigtighed saavidt graverende, at det ikke er formeget, om det paalægges Indstevnte at godtgjøre Citantskabet Halvparten af det til „Evviva" udbetalte Erstatningsbeløb. Indstevnte vil saaledes blive at tilpligte at betale Citantskabet Kr. 479.40 med lovlige Renter, hvorimod Processens Omkostninger vil blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Trondhjems Lægterkompagni, bør til Citantskabet, Trondhjems Kommune, at betale Kr. 479.40 — fire hundrede ni og sytti Kroner firti Øre — med 4 — fire — Procent aarlig Rente deraf fra 29de November 1902 til Betaling sker, men bør for Citantskabets Tiltale i Sagen fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

At efterkommes inden 8 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

4—5—1903.

Beichmann.

Einar Dyblie. *Adolf Halseth.*

49.

Norges Høiesterets Dom, den 23de April 1903.

Notbruget „Brødrene"

(Adv. A. Hazeland)

mod

Konsul V. B. Jentoft

(Adv. Carl Lundh).

Et Dampskib der har paataget sig at slæbe et Notbrug under et forestaaende Sildefiske, ansees vistnok berettiget til at søge anden midlertidig Beskjæftigelse, efter at det har slæbt Bruget til Fiskepladsen, eller medens dette ligger uvirksomt, ventende paa „Silderygter", men paa den anden Side maa Dampskibet ikke fjerne sig længere fra Notbruget eller optages paa saadan Maade, at det ikke med kort Varsel, høist et Par Dage, kan komme tilstede, naar dets Assistance af Notbruget paakræves.

Assessor *Reimers:* Hvad nærværende Sag angaar, vil erfares af Præmisserne til den i Sagen af Søret i Salten under 16. November 1898 afsagte Dom saalydende:

„Indstevnte, det uansvarlige Selskab Notbruget „Brødrene" bør til Citanten, Konsul V. B. Jentoft betale Kr. 1561,90 — femten Hundrede en og sexti Kroner og niti Øre med 4—fire — Procent Renter fra 2den August 1898 til Betaling sker og i Sagsomkostninger 70 — sytti — Kroner.

At efterkommes inden 8 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang."

Denne Dom er af Notbruget „Brødrene" indbragt til Prøvelse ved Høiesteret. Ved Søretten gik Sagen paa Grund af det indstevnte Notbrugs Udeblivelse i dens anden Session under Dom, forinden Indst. havde taget til Gjenmæle. Notbruget har derfor ved Sagens Indbringelse for Høiesteret erhvervet Bevilling til Fremsættelse af nye Indsigelser og Benegtelser.

Under Sagens Henstaaen her for Retten er der optaget tre Tingsvidner, og efter disse saavelsom efter hvad der forøvrigt er fremkommet af nyt Materiale ved Høiesteret, foreligger Sagen her i en væsentlig anden og fuldstændigere Skikkelse end ved Søretten.

For Notbruget er nedlagt Paastand om Ophævelse af Sørettens Dom og Frifindelse for Indstevnte Konsul V. B. Jentofts Tiltale samt Tilkjendelse hos denne af Procesomkostninger for begge Retter.

Indstevnte har paastaaet Sørettens Dom stadfæstet, og sig hos Appell. tilkjendt Sagens Omkostninger for Høiesteret.

Det første Spørgsmaal, som i Sagen frembyder sig, gjælder Forstaaelsen af den Slæbekontrakt, som blev afsluttet mellem Notbruget paa den ene og Konsul Jentoft paa den anden Side, og de gjensidige Rettigheder og Forpligtelser, som denne Kontrakt medfører. Efter de herom navnlig under Tingsvidnerne fremkomne Oplysninger maa man gaa ud fra, at Forholdet er at opfatte saa, at et Dampskib, som har paataget sig at slæbe et Notbrug under et forestaaende Sildefiske, vistnok ikke derved har paataget sig Forpligtelse til at holde sig til Notbrugets Disposition til ethvert Tidspunkt under Fisket. Der er, fremgaar det af Oplysningerne, Adgang for Dampskibet til, efterat det har slæbt Notbruget til Fiskepladsen, eller medens dette ligger uvirksomt, ventende paa „Silderygter", midlertidig at tage anden Beskjæftigelse. Men paa den anden Side maa Slæbedampskibet herunder ikke fjerne sig længere fra Notbruget eller optages paa saadan Maade, at det ikke med kort Varsel, høist et Par Dage, kan komme tilstede, naar dets Assistance af Notbruget paakræves, Nu er det i Sagen oplyst, at Dampskibet efter at have slæbt Notbruget „Brødrene" og et andet Notbrug, Hartvig Johannesens, som var i Lag med „Brødrene", til Lødingen, forlod dem der for at gaa til Bodø. Efter Oplysningerne maa der videre gaaes ud fra, at det, da „Tranø" saaledes forlod Notbruget for at gaa til Bodø, var den gjensidige Forudsætning, at „Tranø" i Bodø alene skulde indtage Kul, mulig ogsaa afhente et Par andre derliggende Notbrug. I Overensstemmelse hermed udtaler ogsaa „Tranøs" Fører som Vidne, at han ved Afgangen fra Lødingen, ikke kjendte til, at han fra Bodø skulde gaa til Ofoten. „Tranø" eller dets Reder Jentoft har imidlertid handlet i Strid med denne Forudsætning. Jentoft paatog sig nemlig, medens „Tranø" laa i Bodø, at lade Baaden føre en Ladning Slipers og Jernbane-

skinner fra Ofoten til Fauske i Saltenfjorden. I dette Øiemed afgik „Tranø“ med en Lægter paa Slæb til Ofoten, indtog der den omhandlede Ladning, som indlastedes dels i Lægteren, dels i Dampskibet, og med hvilken det derpaa afgik til Fauske. Her lossedes Ladningen, hvorefter Tranø gik tilbage til Bodø. Hvor længe Tranø i det hele har været borte paa denne Tur, foreligger der ikke helt fuldstændig Oplysning om; men efter hvad der foreligger, synes det at maatte antages, at Turen har medtaget 9 à 10 Dage. 4. Vidne under Tingsvidnet den 12. Mai 1900, som var med Tranøs Lægter paa Turen, har forklaret, at han havde 2 Kr. i Løn om Dagen og ialt fik udbetalt Kr. 17,50 for hele Turen; alt i alt har altsaa denne rimeligvis medtaget sine 10 Dage. Hertil kommer saa den Tid, som medgik til Turen fra Lødingen til Bodø og videre den Tid, som vilde have medgaaet, om „Tranø“ fra Bodø var gaaet tilbage til Lødingen for der at afhente Johan Vaages Notbrug. Det vil sees, at et Fravær af en saa lang Varighed maatte ligge ganske udenfor Forudsætningerne baade ved Kontraktens Indgaaelse og ved „Tranøs“ Afgang fra Lødingen til Bodø for at indtage Kul. Jeg mener derfor, at Notbruget „Brødrenes“ Fører Vaage under disse Omstændigheder var fuldt berettiget til ialfald foreløbig ikke at anse sig bunden til „Tranø“ og tage andet Slæb paa Lødingen til Eidsfjorden, hvor der i Slutningen af August 1895 paagik et Sildefiske. Som i Søretsdommens præmisser anført fik Vaage, da han den 26. August eller i Dagene deromkring sammen med Hartvig Johannesen var kommen til Lødingen, høre Tidender om Sildefiske i Eidsfjorden og telegraferede derfor til Jentoft saaledes: „Store Røgter Eidsfjorden jeg Hartvig Lag. Send „Tranø“ snart.“ Dette Telegram sees at være indleveret i Lødingen den 26. August Kl. 4,30 Eftermiddag, men først afsendt derfra en Time senere. Naar det ankom til Bodø, derom er i Sagen intet oplyst. Jentoft siger, at han først modtog Telegrammet, da han kom paa Kontoret næste Dag samtidig med det andet i Søretsdommen nævnte Telegram, som afsendtes den 27. August Kl. 8 Form. og er saalydende: „Røgtevis siges „Tranø“ borte, jeg har taget Slæb“. Og i Overensstemmelse hermed handlede han, idet han af en anden Baad, Langø, lod sig slæbe til Eidsfjorden.

Det gjøres af Jentoft gjældende, at Johan Vaage, efter at have afsendt Telegrammet af 26. August om Eftermiddagen, ialfald burde have oppebiet Svar paa samme, inden han besluttede sig til at tage anden Slæb uden at vente paa Tranø. Men heri-

mod er det af Vaage anført, at naar han handlede som skeet, var det, fordi han — hvad der fra den anden Side ikke er benegtet — efter Afsendelsen af Telegrammet af 26. August gjennem en anden Fisker fik, rigtignok i en forvansket Form, høre Rygte om, at Tranø istedetfor at holde sig disponibel med kort Varsel for Slæbning af Notbruget, skulde være gaaet til Ofoten i et ganske andet og helt udenfor Fiskeribedriften liggende Øiemed. Og naar dette Rygte senere viste sig ialfald i Hovedsagen at medføre Sandhed, maa Vaage, mener jeg, være angerløs, naar han bestemte sig til, uden at oppebie Svar paa sit Telegram, strax at tage andet Slæb istedetfor paa det uvisse at vente paa „Tranø"s Tilbagekomst. Det er af Jentoft anført, at om Vaage havde ventet lidt og oppebiet Svar paa Telegrammet, vilde „Tranø" efter kort Varsel kunne have været disponibel for Slæbning til Eidsfjorden, idet Turen fra Ofoten til Fauske midlertidig kunde have været afbrudt ved Ankomsten fra Ofoten til Bodø, hvor Lægteren, der indehavde Ladning af Slipers, foreløbig kunde være ladet tilbage, medens „Tranø" kunde have afgaaet til Lødingen for at slæbe Notbruget til Fiskepladsen i Eidsfjorden. Det er imidlertid ganske uantageligt, at Jentoft, selv om „Tranø" da Telegrammet af 26. August indløb til ham, havde henligget i Bodø paa Reisen fra Ofoten til Fauske, skulde ligeoverfor Befragteren have havt Adgang til midlertidig at afbryde Turen til Fauske for paa ubestemt Tid at lade „Tranø" passe sit Slæb i Eidsfjorden og videre under Fisket. Og under enhver Omstændighed maatte som sagt, Vaage, som Forholdene laa an, være berettiget til at handle som skeet. Forøvrigt maa det, efter hvad „Tranøs" Fører forklarer som 3 Vidne under Tingsvidnet den 9. August 1900 antages, at „Tranø" var afgaaet fra Bodø til Fauske Mandag den 26. August allerede tidlig paa Dagen og i ethvert Fald før Telegrammet af samme Dag indløb til Bodø. Efter saa at være kommet tilbage til Bodø indtog det der Kul den 28. August og afgik derpaa en af de følgende Dage — Datum er ikke nærmere oplyst fra Bodø direkte til Eidsfjorden, medhavende to Notbrug, Andreas Pedersen Vaages og Karl Meyers, paa Slæb derhen. Efter hvad Andreas Vaage forklarer som Vidne, maa det antages, at „Tranø" med disse Notbrug paa Slæb ankom til Eidsfjorden 1. September. Det maa efter dette antages at „Tranø", om det istedetfor fra Bodø at gaa direkte til Eidsfjorden var afgaaet til Lødingen for der at afhente Vaages Notbrug ikke vilde kunne have været i Lødingen

før den 30 eller rimeligvis først den 31. August. Men et saa langt Fravær fra det Notbrug, som „Tranø" havde paataget sig at slæbe, maa, efter hvad der er oplyst om Forstaaelsen af Slæbekontrakten, ligge helt udenfor Forudsætningerne. Men var altsaa Vaage under disse Omstændigheder berettiget til, ialfald foreløbig at anse sig løst fra Slæbekontrakten, kan følgelig Jentoft heller ikke kræve Slæbelod af den Fangst, som Notbruget „Brødrene" gjorde paa Fiskepladsen i Eidsfjorden.

Det næste Spørgsmaal i Sagen er, hvorledes Forholdet stillede sig, efterat „Tranø" var kommen til Eidsfjorden, hvor Johan Vaage nu laa med Notbruget „Brødrene". I Eidsfjorden kom „Brødrene i Kastelag foruden med Hartvig Johannesens Brug, som det allerede tidligere under Fisket havde været i Lag med, ogsaa med fire andre Notbrug, deriblandt de to Brug, som „Tranø" havde slæbt fra Bodø.

Efterat disse i Fællesskab der havde gjort et Stæng, blev det aftalt, at de tre af Lagene skulde afgaa til Harstad med „Tranø" som Slæber, medens de andre tre foreløbig skulde blive tilbage i Eidsfjorden for at bjerge Fangsten i det Stæng, som der var gjort. Johan Vaage har vistnok benegtet at have kjendt til denne Aftale. Han paastaar, at han først blev vidende om de tre Brugs Afreise i samme Øieblik, den fandt Sted, og at han var ligesaa uvidende om, at „Tranø" fra Bodø var kommen til Eidsfjorden. Efter alt, hvad der foreligger, forekommer det mig imidlertid lidet antageligt, at Vaage som en af Deltagerne i Kastelaget skulde have været uvidende herom. To af de andre Deltagere i Kastelaget har som Vidner udtalt, at de ikke nærer Tvivl om, at Johan Vaage maatte være vidende om „Tranøs" Ankomst til Eidsfjorden, da „Tranø" laa lige i Nærheden af Laget, og „Tranøs" Fører har, ligeledes som Vidne, forklaret, at han laa der med Dampskibet i 3 à 4 Dage inden Afgangen til Harstad. Jeg finder altsaa at maatte gaa ud fra, at Johan Vaage havde fuld rede paa, at „Tranø" var kommen efter ham til Eidsfjorden.

Efterat Vaage havde bjerget Fangsten, tog han Dampskibet „Hindø" som Slæber og afgik med dette til Raftsund. Og Spørgsmaalet er da, om „Tranø" eller Jentoft som dets Reder kan kræve den i Kontrakten betingede Slæbelod for den Fangst eller Andel i Fangst som efter dets Afgang fra Eidsfjorden faldt paa Johan Vaages Notbrug under det senere udover Høsten paagaaende Sildefiske.

Jeg erkjender, at Spørgsmaalet herom kan frembyde Tvivl. Meget taler unegtelig for, at Johan Vaage, efterat Jentoft eller „Tranø" havde gjort sig skyldig i en saa ganske alvorlig Misligholdelse af Slæbekontrakten, som Tilfældet var ved overtagelse af Turen fra Bodø til Ofoten og videre til Fauske, vilde have være berettiget til helt at anse sig løst fra Kontrakten og til for den følgende Del af Fisket at anse „Tranø" som sig helt Uvedkommende.

Jeg maa imidlertid gaa ud fra, at det ikke har været Vaages Mening helt at bryde Forholdet, da han den 27. August telegraferede til Jentoft, at han paa Grund af et Rygte, han havde hørt om, at „Tranø" skulde være borte, havde taget andet Slæb. Om det havde været hans Mening om helt at træde ud af Forholdet til „Tranø", maatte det ogsaa, mener jeg, have været hans Pligt udtrykkelig og bestemt at underrette Jentoft herom, med andre Ord: Opsige Kontrakten. Saalænge Opsigelse ikke havde fundet Sted, maatte „Tranø" gaa ud fra, at Forholdet, med den Afbrydelse, som fandt Sted ved Notbrugets Slæbning med en anden Baad til Eidsfjorden, fremdeles bestod, og derfor holde sig disponibel for Bruget. En af Notmændene, der er afhørt som Vidne under Tingsvidnet den 18. Mai, har ogsaa udtalt, at Opsigelse for dette Tilfælde maatte være givet. Det maa vistnok ogsaa antages at have været Johan Vaages egen Forudsætning, at Kontraktsforholdet mellem Parterne skulde vedblive at være bestaaende, forsaavidt „Tranø" indfandt sig i Eidsfjorden.

Nu er det vistnok ikke oplyst og heller ikke af Indst. for Høiesteret paastaaet, at „Tranøs" Fører ved Ankomsten til Eidsfjorden formelig meldte sig hos Vaage og stillede Dampskibet til Notbrugets videre Disposition som Slæber. Men som jeg allerede før har nævnt, maa der vistnok gaaes ud fra, at Vaage blev fuldt vidende om „Tranøs" Ankomst til Eidsfjorden, Og naar han ikke benyttede den Anledning, som „Tranø" eller Jentoft ved sit Forhold med Ofotturen havde givet ham til helt at anse sig løst fra Forholdet til „Tranø", mener jeg, at han for den Del af Sildefisket som foregik *efter* Fangsten i Eidsfjorden, fremdeles var bunden til „Tranø" og følgelig ogsaa maa betale Slæbelod af den Fangst, som senere blev gjort, uden at deri kan komme i Fradrag den Slæbeløn, som Notbruget maatte have betalt til Dampskibet „Hindø" for Slæbningen fra Eidsfjorden til Harstad. Som allerede anført var „Tranø" efter Aftale afgaaet med tre Notbrug, hørende til det i Eidsfjorden mellem Johan

Vaages og flere andre Brug sluttede Kastelag, til Harstad. Det er ikke oplyst, at „Tranø“ under denne Slæbning til Harstad af andre til Laget hørende Brug har gjort sig skyldig i noget utilborligt Ophold, som skulde kunde give Vaage Adgang til at anse sig løst fra Forholdet til „Tranø“ og uafhængig af dette at tage andet Slæb til Raftsund og videre. Jeg mener derfor, at Vaage pligter at betale „Tranø“ Slæbeløn for den Fangst, som er faldt paa Notbruget efter Afgangen fra Eidsfjorden. Det er i Sagen paa det rene, at den Slæbeløn, som Jentoft vilde have været berettiget til at kræve af Notbruget „Brødrene“ om alt var gaaet i Orden, udgjør Kr. 1561.90, det Beløb, hvorpaa Sørets-dommen lyder. Heri maa imidlertid, efter hvad jeg tidligere har anført, fragaa, hvad Notbruget godtgjør at have betalt Dampskibet „Langø“ for Slæb fra Lødingen til Eidsfjorden. Hvad denne Slæbeløn beløber sig til, foreligger der imidlertid i Sagen ikke nærmere Oplysning om, og det Beløb, som Jentoft vilde have at kræve af Appell., lader sig følgelig ikke fixere i Dommen, der saaledes alene vil komme til at gaa ud paa, at Jentoft kjendes berettiget til af Notbruget, at oppebære førnævnte Beløb Kr. 1561.90 med Fradrag af, hvad Notbruget har betalt Dampskibet „Langø“ for Slæbningen fra Lødingen til Eidsfjorden.

Processens Omkostninger antager jeg efter Omstændighederne bør ophæves saavel for Søretten som for Høiesteret.

Konklusion:

Konsul V. B. Jentoft kjendes berettiget til hos Notbruget „Brødrene“ at oppebære 1561 — femten Hundrede sexti og èn — Krone 90 — niti Øre med Fradrag af, hvad Notbruget godtgjør at have betalt Dampskibet „Langø“ for i August 1895 at blive slæbt fra Lødingen til Eidsfjord. Af det overskydende Beløb svarer Notbruget 4 — fire — Procent aarlig Rente fra 2. August 1898, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Søretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Motzfeldt:* Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med førstvoterende.

De extraordn. Assessorer, Exped.-Sekr. *Bull* og Adv. *Mejdell,* Assessor *V. Scheel*, extraordn. Assessor, Docent *Gjelsvik* og Justitiarus *Løchen.*

Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med førstvoterendes Konklusion.

Sørettens Dom er saalydende:

Ved Søretstevning af 2. August 1898, berammet og forkyndt samme Dag, har Citanten V. B. Jentoft som Eier og Reder af Dampskibet „Trane" indkaldt Notbruget „Brødrene" ved dets Eiere Alb. Bernhoft, O. Sandberg, Iver Eriksen, J. Opheim og Johan Vaage for Retten, og efter inden denne forgjæves prøvet Forligsmægling mellem V. B. Jentoft paa den ene Side og de mødende af „Brødrenes" Eiere, O. Sandberg, Iver Eriksen og Alb. Bernhoft paa den anden nedlagt saadan Paastand:

„At det indstevnte uansvarlige Selskab, Notbruget „Brødrene" tilpligtes at betale Citanten Kr. 1561,90 med 4 % Renter fra Stevningens Berammelse 2. August 1898 samt tilstrækkelige Sagsomkostninger."

De mødende Indstevnte begjærede og fik Sagen udsat til 1. November 1898 til Imødegaaelse, idet de foreløbig benegtede Søgsmaalets Rigtighed.

Ved Sagens Foretagelse den 1. November 1898 udeblev samtlige Indstevnte. Sagen blev derfor i nævnte Session optaget til Doms.

Citanten har til Begrundelse af sit Søgsmaal anført følgende:

Johan Vaage tingede Sommeren 1895 som Notmand for Notbruget „Brødrene" fast Slæb med Dampskibet „Trane" for det Aars Sildefiske mod en Godtgjørelse af $^1/_{10}$ af Notbrugets Bruttofangst med Fradrag af Landslot.

Denne $^1/_{10}$ Del udgjorde, efter hvad han anfører, Kr. 1561,90. „Trane", anfører han, havde paa sin Side opfyldt Kontrakten, idet det havde slæbt det indstevnte Notbrug fra Bodø til Sund i Lofoten og videre til Svolvær og Fiskefjorden, hvor det efter eget Forlangende efterlodes, medens Dampskibet gik ind til Ofoten og derfra til Bodø, hvorfra det siden returnerede til Sildepladsen.

Under Dampskibets Fravær havde det indstevnte Notbrug ladet sig slæbe af Dampskibet „Langø" til Eidsfjorden og siden af Dampskibet „Hindø" til Raftsund. Til disse Skibe havde det indstevnte Notbrug betalt Kr. 1561,90.

Dampskibet „Tranø" havde intet erholdt.

Citanten har fremlagt 2 Afskrifter af Telegrammer fra Vaage til Jentoft. Det ene er indleveret $^{26}/_8$ 95 Kl. 4,30 Eftermiddag og afsendt samme Dag Kl. 5,30 Efm. og lyder saaledes: „Jentoft Bodø. Store Røgter Eidsfjorden jeg Hartvig Lag. Send „Tranø" snart. Vaage."

Det andet er indleveret $^{27}/_8$ 95 Kl. 8 Formiddag og afsendt Kl. 8,45 samme Dags Formiddag. Dette er saalydende: „Jentoft Bodø. Røgtevis siges „Tranø" borte jeg har taget Slæb. Vaage."

Citanten har ladet afhøre 2 Vidner, begge Notmænd, der har prøvet, at et Notbrug ikke er berettiget til at fragaa en Slæbekontrakt, fordi Slæbedampskibet ikke er disponibelt til at slæbe Notbruget, strax dette maatte forlange Slæbning. Vidnet Hartvig Johannesen paahørte, at Vaage Sommeren 1895 før Sildefiskets Begyndelse tingede fast Slæb med Dampskibet „Tranø" af Jentoft for sit førende Notbrug „Brødrene" og hørte, at Betalingen skulde være den for det Aar sædvanlige, hvilket var, hvad Citanten har anført. Dette Vidne har videre prøvet, at „Tranø" slæbte Vidnets Brug og „Brødrene" først fra Bodø til Sund i Lofoten, derfra igjen til Bodø, derfra til Svolvær og fra Svolvær til Fiskefjorden hvor Vidnet og Vaage erklærede, at „Tranø" nu kunde forlade dem.

Efter endt Fiske i Fiskefjorden laa Vidnet med sit Brug ved Lødingen

og Vaage tæt ved, nemlig ved Kjeldodden, og hørte de, medens de laa der, Silderygter fra Eidsfjorden, hvorhen Vidnet med sit Brug erholdt gratis Slæb.

Det blev før Vidnets Afreise til Eidsfjorden aftalt, at det og Vaage fremdeles skulde være sammen, og at Vaage skulde blive liggende, hvor han var, til han fik Telegram fra Vidnet. Imidlertid skulde han strax telegrafere til Jentoft og skynde paa at faa Slæbebaaden nordover.

Imidlertid tog Vaage strax efter Vidnets Afreise Slæb med Dampskibet „Langø" til Eidsfjorden.

I Eidsfjorden gjorde Vidnet og Vaage Stæng, og var „Tranø" ankommet did, da Stænget gjordes.

Fra Eidsfjorden blev Vidnets Brug slæbt af „Tranø" til Vaage og videre til Hammerø, medens Vaage blev igjen i Eidsfjorden for at bjerge den fælles Fangst.

De var 6 Brug sammen, og var de samtlige enige om, at Vaage med sit Brug skulde blive liggende, til han fik Besked om at komme efter.

Medens „Tranø" var optaget med Slæb af Vidnets og 3 andre Brug, var det, at Johan Vaage lod sit Brug slæbe af „Hindø" fra Eidsfjorden til Raftsund.

Citanten har oplyst, at samme Dag, som det under $^{27}/_{8}$ 95 fra Vaage til Jentoft afsendte Telegram modtoges af Jentoft, var „Tranø" ankommen til Bodø og kunde være afgaaet for at slæbe Johan Vaages Brug.

Notbruget „Brødrene" er et uansvarligt Selskab, der forpligtes ved Eierens Underskrift.

Efter hvad der af Citanten er anbragt, antages det indstevnte Notbrug „Brødrene" at maatte dømmes overensstemmende med Citantens Paastand. Sagsomkostningerne bestemmes til 70 Kr.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, det uansvarlige Selskab Notbruget „Brødrene" bør til Citanten, Konsul V. B. Jentoft betale Kr. 1561,90 — femten Hundrede en og sexti — Kroner og niti Øre — med 4 — fire Procent Renter fra 2den August 1898 til Betaling sker og i Sagsomkostninger 70 — sytti — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Exekutionstvang.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 48. Trondhjems Sjøret: Trondhjems Kommune mod Trondhjems Lægterkompagni. — 49. Norges Høiesteret: Notbruget „Brødrene" mod Konsul V. B. Jentoft.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 18-19	Aargang IV	1903

50.

Norges Høiesterets Dom den 4de Juni 1903.

Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab
(Overretssagfører E. Heidenreich til Prøve).

mod

Dampskibet „Dorothy"s Rederi ved J. Martens.
(Adv. Karl Johan Wiese).

Dampskibene „Dorothy" og „Søgn", det første for Udgaaende fra Bergen, det sidste for Indgaaende, støder sammen i Havneløbet. Høiesterets Majoritet finder, at der er Skyld paa begge Sider, idet man fra begge Sider har overtraadt *Sjøveisreglernes § 25* angaaende Navigation i trange Løb, og dømmer i Henhold til *Sjøfartslovens § 220, andet Stykke*, hvert Skib til at bære sin egen Skade, idet denne Fordelingsmaade efter Omstændighederne findes rimeligst.

Assessor *V. Scheel:* Den 5te November 1900 omtrent Kl. 7 Aften fandt der en Kollision Sted ved Indløbet til Bergens Vaag mellem det udgaaende Lastedampskib „Dorothy" og det ind-

gaaende Passagerdampskib „Sogn", der tilhører Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab. Begge Dampskibe gav hinanden Skylden for Kollisionen. I den derefter opstaaede Tvist blev under 23de August 1901 af Bergens Sjøret afsagt saadan Dom:

„Kontracitantskabet Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab bør til Hovedcitantskabet, Dampskibet „Dorothy"s Rederi, betale Erstatning bestemt ved Sjøretsskjøn, optaget paa Kontracitantskabets Bekostning, for den Skade, som nævnte Dampskib „Dorothy" er bleven paaført ved dets Kollision med Dampskibet „Sogn" i Indløbet til Bergens Havn den 5te November 1900. Af Skjønsbeløbet svares 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente fra 13de Marts 1901 til Betaling sker. Hovedcitantskabet bør for Kontracitantskabets Tiltale fri at være.

I Sagsomkostninger bør Kontracitantskabet til Hovedcitantskabet betale 120 — et Hundrede og tyve — Kroner."

At efterkommes o. s. v.

Denne Dom blev dog afsagt under Dissens, idet det ene af de sjøretskyndige Medlemmer mente, at Skylden for Kollisionen var „Dorothy"s, og at dettes Rederi derfor burde tilpligtes at betale til „Sogn"s Rederi Kr. 1018.00 med Renter.

Processens Omkostninger fandtes at burde ophæves.

Dommen er af Nordre Bergenhus Dampskibsselskab ved Stevning af 11te November 1901 paaanket til Høiesteret, hvor Selskabet har nedlagt Paastand om, at det frifindes for Dampskibet „Dorothy"s Rederis Tiltale i denne Sag, samt at dette tilpligtes at betale Appell. Kr. 1018.00 med lovlige Renter fra 14de Juni 1901 og Sagens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

„Dorothy"s Rederi har nedlagt Paastand om, at Sjørettens Dom stadfæstes, og at det hos Appell. tilkjendes Procesomkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til den afsagte Dom.

Senere end denne er der i August og September 1902 optaget et Tingsvidne i Bergen. Under dette blev fremlagt en af 17 Kapteiner paa forskjellige rutegaaende Dampskibe udstedt Erklæring af samme Indhold som den for Sjøretten fremlagte og i Sjøretsdommens Præmisser omhandlede Erklæring fra 3 Dampskibsførere. Af disse tilsammen 20 Dampskibsførere er nogle afhørt under Tingsvidnet og har vedtaget Erklæringen under Ed. Under Tingsvidnet har man derhos indhentet nærmere Udtalelser

fra nogle af de under Sjøforklaringerne afhørte Vidner; ligeledes er afhørt 3 nye Vidner, nemlig 1ste, 2det og 3die Kontravidner, angaaende deres Iagttagelser med Hensyn til „Sogn" og „Dorothy" ved Leiligheden.

Plakat af 16de Januar 1897, indeholdende Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Fartøier m. v., bestemmer i sin § 25: „I trange Løb skal ethvert Dampfartøi, naar det kan ske uden Fare, holde sig paa den Side af Farvandet eller af Midtrenden, som ligger paa Fartøiets Styrbord Side". Jeg mener, at det er denne Bestemmelse, som er afgjørende for nærværende Sags Udfald. Der kan ikke være Tvil om, at Indløbet mellem de 2 Pirer, hvorom der handles under Sagen, nemlig Molopiren og Fæstningspiren, maa betegnes som et trangt Løb i Plakatens Forstand, idet Bredden kun er 90 à 100 M. Det er paa det Rene, at Indløbet er farbart lige indtil Pirene, og der er intet oplyst om, at det skulde have været forbundet med nogen Fare enten for „Sogn" eller „Dorothy" at holde sig nær den Side af Farvandet eller Midtrenden, som det havde paa sin Styrbords Side.

For „Dorothy"s Vedkommende er det paa det Rene under Sagen, at den ikke under sin Udseiling fra Vaagen har holdt sig til sin Styrbords Side; den stevnede tvertimod, som dens Lods siger, „bent ud gjennem Farvandet" og holdt, efterat den herunder havde observeret det indgaaende Fartøi, nemlig „Sogn", Kursen midt mellem begge Pirene. Alle øvrige Oplysninger samstemmer ogsaa i, at „Dorothy" hele Tiden lige indtil umiddelbart før Kollisionen holdt denne Kurs, alene saaledes, at den muligens i det Øieblik, Kollisionen skede, hvilket var, da den havde passeret Molopynten med omtrent sin halve Længde, kan have været Molopieren lidt nærmere end Fæstningspiren. Det er saaledes sikkert nok, at „Dorothy" ikke har holdt sig Bestemmelsen i den ovenanførte § 25 efterrettelig.

Hvad „Sogn" angaar, er det ligesaa sikkert efter Oplysningerne, at den holdt sig til sin Styrbords Side den hele Tid, efterat den havde observeret, at det var et udgaaende Skib, den havde foran sig.

Fra „Dorothy"s Side er imidlertid for Høiesteret gjort gjældende, [at „Sogn" fra først af var kommet for meget over mod Øst, mod Skudevigsbugten, altsaa forsaavidt var kommet udenfor den vanlige Kurs for indgaaende Fartøier. Dette er en ny Paastand for Høiesteret; fra „Sogn"s Side er der imidlertid

ikke protesteret mod, at Paastanden gjøres gjældende, men „Sogn" benegter paa det Bestemteste Rigtigheden deraf i Realiteten. Jeg kan imidlertid ikke indse rettere, end at det maa forholde sig som af „Dorothy" paastaaet. Jeg finder, at Beviset for, at det forholder sig saaledes, navnlig ligger i den Omstændighed, at „Sogn" ved Kollisionen med sin Boug rammede „Dorothy"s Boug paa „Dorothy"s Styrbords Side, altsaa paa „Dorothy"s høire, mod Fæstningspiren vendende, Side. Thi dette, at ramme „Dorothy" paa dens Styrbords Side, kunde, saavidt jeg skjønner, naar „Dorothy" var midt i eller ialfald omtrent midt i Løbet, — hvilket jeg altsaa, efter det foran Anførte, anser for at være bevist, — „Sogn" umulig have gjort, hvis den ikke havde været i den Fæstningspiren nærmeste Del af Sundet eller Indløbet istedetfor i den Molopiren nærmeste Del. „Sogn" var jo nemlig under den paapegede Situation paa „Dorothy"s høire, Styrbords Side og gik her paa „Dorothy" i dennes høire Side, og „Dorothy" var omtrent midt i Løbet. Men da *maa* „Sogn" efter min Mening tidligere nødvendigvis være kommet for meget mod Øst, altsaa i Retning mod Skudevigsbugten og maatte derfor ved saa at holde Styrbord for at gaa ind i Indløbet paa dettes Side mod Molopiren komme til at skjære Farvandet lige udenfor Pirene, altsaa skjære den Linje, som det udgaaende Fartøi skulde gaa for at komme ud. At Situationen har været den, som jeg her har forsøgt at tydeliggjøre, bestyrkes ogsaa ved Tingsvidnets 2det og 3die Kontravidners Prov. Begge disse Vidner var i en Baad, som blev buxeret efter „Dorothy", og 2det Kontravidne, der prover, at han herunder fra Vaagen af saa „Sogn", forklarer til Spørgsmaal 6 herom nærmere: „„Sogn" var kommet et Stykke indenfor Heggernæs og laa efter Vidnets Mening Kurs imod Bontelbo, idet Vidnet alene blot saa Skibets grønne Lanterne. Da Vidnet opdagede „Sogn", var Baaden, hvori Vidnet var, udenfor Nyalmendingen". Bontelbo ligger, skal jeg i denne Forbindelse bemærke, noget i Nordost for Fæstningspiren. Og 3die Kontrav. svarer til det samme Spørgsmaal 6:

„Da „Dorothy" var begyndt at sige udover udenfor Nyalmendingen, saa Vidnet „Sogn"s Toplanterne over Pynten af Fæstningskaien. Vidnet tror, at „Sogn" da var kommet langt ind mod Indløbet. Vidnet lagde ikke Mærke til „Sogn"s kulørte Lanterne".

I samme Retning peger ogsaa den Omstændighed, at man fra „Sogn" den hele Tid kun saa „Dorothy"s grønne eller Styr-

bords Lanterne, medens „Sogn", hvis den havde holdt den sædvanlige Kurs for Indgaaende, ikke rettere end jeg skjønner, nødvendigvis maatte have seet „Dorothy"s røde Lanterne.

Efter min Mening har saaledes begge Fartøier styret feil. „Dorothy" har ikke holdt sig til Styrbord, og „Sogn" har fra først af styret for meget mod Øst, og som Følge heraf er Kollisionen forvoldt, medens Fartøierne vilde have gaaet klar af hinanden, hvis „Dorothy" havde holdt sig til Styrbord, og „Sogn" fra først af ikke var gaaet for meget østlig. Jeg finder saaledes, at der er Skyld paa begge Sider, og efter min Mening vil den rimelige Afgjørelse være den, at begge Skibe bærer sin Skade, jfr. Sjøfartslovens § 220, 2det Passus i Slutningen.

Jeg skal endnu tilføie, hvad der helst burde have sin Plads tidligere, at naar „Dorothy" har gjort gjældende, at den maatte være berettiget til at styre bent ud gjennem Indløbet, stolende paa, at det indgaaende Fartøi vilde vente udenfor i tilstrækkelig Afstand, og naar til Støtte herfor er paaberaabt den i Domspræmisserne omhandlede Erklæring fra Havnefogden af 17 April 1901, saa er dertil at bemærke for det første, at det efter Oplysningerne ikke kan siges, at der dengang ialfald havde uddannet sig nogen saadan Praxis, som af Havnefogden anført, derhen, at Fartøier ikke samtidig passerer hinanden i Indløbet, men at det indgaaende Fartøi venter udenfor. Og dernæst, selv om en saadan Praxis havde existeret, berettigede ikke den et udgaaende Fartøi til ikke at holde sig efterrettelig de i den kongelige Plakat bestemte Styringsregler, som derfor i ethvert Tilfælde maatte gaa foran. Som bemærket i det dissenterende Votum, existerede der forøvrigt, dengang Kollisionen fandt Sted, heller ikke endnu nogen Havnereglementsbestemmelse for Bergen af saadant Indhold som i Havnefogdens Erklæring omhandlet; først senere, nemlig i 1902, sees saadan Reglementsbestemmelse at være udkommet.

Processens Omkostninger for begge Retter finder jeg bør ophæves.

Konklusion:

Appellanten, Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab, og Indstevnte, Dampskibet „Dorothy"s Rederi, bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Ligesaa.

Extraordinær Assessor, Adv. *Mejdell:* Jeg er med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt der fra „Dorothy"s Side er begaaet Feil, i det Væsentlige enig med Førstvoterende. Jeg lægger, ligesom det dissenterende Medlem ved Sjøretten, væsentlig Vegt paa, at „Dorothy" saa „Sogn"s røde Lanterne lige fra det Øieblik af, da „Dorothy" befandt sig omtrent tvers af Nykirken. Dette stemmer, som det sees af Sjøretsdommens Præmisser, med den Forklaring, der er afgivet af Lodsen ombord paa „Dorothy". Men trods, at man saaledes lige fra nævnte Øieblik af saa den røde Lanterne paa „Sogn", foretoges der (efter den Forklaring, „Dorothy"s Mandskab selv giver) fra „Dorothy"s Side ingen Kursforandring førend i sidste Stund umiddelbart før Kollisionen. Med Førstvoterende er jeg saaledes enig i, at der fra „Dorothy"s Side foreligger aabenbar Overtrædelse af Styringsplakatens § 25. Efter de for Høiesteret foreliggende Oplysninger, navnlig Oplysninger, erhvervet under et optaget Tingsvidne af 1ste—5te September 1902 samt en Erklæring af Bergens Dampskibslodsforening, dateret 26de September 1902, maa jeg anse konstateret, at det ialfald paa den Tid, hvorom her er Spørgsmaal, var noksaa sædvanligt, at større Skibe passerede forbi hinanden i det under Sagen omhandlede Løb. „Dorothy" maatte derfor efter min Mening være fuldt forberedt paa at kunne møde indgaaende Skib i Leden og havde saaledes den stærkeste Opfordring til at iagttage Styringsplakatens § 25.

Medens jeg altsaa, som anført, er enig med Førstvoterende, hvad angaar „Dorothy"s Forhold, kan jeg ikke finde, at der er dokumenteret noget, der skulde kunne bringe „Sogn" i Ansvar.

Jeg skal forudskikke den Bemærkning, at naar der, som her, foreligger fra „Dorothy"s Side en ligefrem Overtrædelse af Styringsreglerne, antager jeg, at der af den maa føres et fuldt Bevis for, at ogsaa „Sogn" fra sin Side har stødt an mod foreskrevne Regler, for at „Sogn" skal kunne ilægges noget af Ansvaret.

Jeg kan imidlertid, som allerede nævnt, ikke finde, at Sagens Oplysninger er saadanne, at derpaa noget kan bygges til Skade for „Sogn". Jeg kan forsaavidt i det Væsentlige henholde mig til, hvad der af det dissenterende Medlem ved Sjøretten er

bemærket. Som det fremgaar af Sjøretsdommens Præmisser, maa det antages, at „Sogn", strax det blev opmærksom paa „Dorothy"s Lanterne, slog „sagte Fart" og kort efter „stop", hvorpaa „Sogn"s Lods, efter Konference med Kapteinen, holdt til Styrbord og betegnede dette ved et kort Stød i Fløiten, overensstemmende med Styringsplakatens § 28. Jeg maa gaa ud fra, efter hvad der er provet af „Sogn"s Førstestyrmand og Lods, sammenholdt med den af 3die Vidne, en Matros ombord paa „Sogn", afgivne Forklaring, at dengang Roret første Gang blev lagt haardt til Bagbord ombord paa „Sogn", var „Dorothy" endnu et godt Stykke indenfor Moloen, og at der havde været god Tid for „Dorothy" til at holde til Styrbord. Jeg maa videre gaa ud fra, at „Sogn" var berettiget til at vente, at saadan Manøvre blev foretaget fra „Dorothy"s Side; men saadan skede ikke. Imidlertid vedblev, hvad jeg maa anse for at være korrekt fra „Sogn"s Side, dette Fartøi saa længe at holde til Styrbord, indtil Lodsen fandt, at man „fik Støtte", hvorhos Kapteinen paanyt signaliserede et Stød i Fløiten.

Jeg indser, med det dissenterende Medlem ved Sjøretten, ikke, at der her har været noget „Sogn" at bebreide. Naar det er blevet gjort gjældende, at „Sogn" fra først af skal have lagt sin Kurs for langt mod Øst, kan jeg ikke i saa Henseende finde, at de af Førstvoterende paaberaabte 2det og 3die Kontravidners Prov er af nogen afgjørende Betydning. Disse Vidner befandt sig, som af Førstvoterende bemærket, i en Baad, der buxeredes af „Dorothy", og deres Iagttagelse med Hensyn til „Sogn"s Lanterne skede, efter hvad der er forklaret, da den slæbte Baad var udenfor Nyalmendingen. Men, som jeg allerede har nævnt, har Lodsen ombord paa „Dorothy" provet, at da „Dorothy" var kommet tvers af Nykirken, fik man Øie paa „Sogn" og saa da dens røde Lanterne. Hvad der, saavidt jeg forstaar, væsentligst maatte komme an paa, var, om „Sogn" fra den Tid, da Fartøierne blev synlige for hverandre, havde stevnet en urigtig Kurs; men noget saadant kan jeg ikke finde konstateret. „Sogn"s Vidner er, som jeg har ovenfor berørt, alle enige om, at paa den Tid, da „Sogn" første Gang viste „Dorothy" sin røde Lanterne, havde der været god Tid for „Dorothy" til ogsaa fra sin Side at holde til Styrbord og saaledes gaa klar af „Sogn". Af Fartøiernes Stilling til hverandre i Kollisionsøieblikket mener jeg, intet med Sikkerhed lader sig udlede med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt „Sogn" oprindelig har været for langt øst-

over. Jeg antager navnlig, at man, for fra det ene at kunne slutte til det andet, maatte have bestemt Oplysning om det Punkt i Løbet, hvor Kollisionen har fundet Sted. Men herom foreligger efter min Mening ikke nøiagtig Oplysning. Som det allerede fremgaar af Sjøretsdommen, har de fleste Vidner ikke kunnet udtale sig anderledes om Kollisionspunktet, end at det laa mellem begge Pirehoveder. „Sogn"s Førstestyrmand har ved Sjøretten udtalt, at nævnte Punkt var noget nærmere Molofyret end Fæstningssiden. Under det ved Sagens Henstaaen for Høiesteret optagne Tingsvidne har „Sogn"s Kaptein erklæret, at Kollisionsstedet laa et Par Skibslængder udenfor Moloen, ca. 150 Fod fra Molofyret. Skibets Førstestyrmand har ment, at Kollisionen fandt Sted lige udenfor Indløbet og nærmere Molofyret end Fæstningskaien. Lodsen, der stod paa Kommandobroen paa „Sogn", erklærer, at det for ham saa ud, som om man var lige opunder Moloen og meget nær denne. 10de Tingsvidne, der var Baadsmand paa „Sogn", siger, at Sammenstødet skede lige udenfor Moloen. I denne Forbindelse maa dog paa den anden Side bemærkes, hvad Lodsen for sit Vedkommende som Vidne har udtalt, og som ogsaa kan have Anvendelse for andre af „Sogn"s Vidner, at hele Forskibet var mellem Vidnet og Moloen, og da, siger Vidnet, ser det altid ud, som om Afstanden er kortere end den virkelig er. Men hvorom alting er: nøie, hvor Stedet har været, kan man ikke afgjøre. Det eneste, man med Sikkerhed kan afgjøre, er, hvad der er nævnt af Førstvoterende, at Kollisionen har fundet Sted paa den vestre Side af Løbets Midtlinje. Til Uklarhed med Hensyn til dette Punkt bidrager ogsaa efter min Mening den Omstændighed, at to Vidner, nemlig 1ste Hovedvidne ved Underretten og Tingsvidnets 1ste Kontravidne, har forklaret, at der to Gange fra „Dorothy"s Side blev givet Signal med to Stød i Fløiten, den ene Gang umiddelbart før Kollisionen og den anden Gang en Tid forud. Er dette rigtigt, synes det at tyde paa, at „Dorothy" allerede tidligere end umiddelbart før Kollisionen har holdt til Fartøiets Bagbords Side, hvilket atter igjen har Betydning for Spørgsmaalet om, hvor nær Bagbords Land Kollisionspunktet har ligget.

Jeg finder følgelig, at „Sogn" maa frifindes for Ansvar.

Da det imidlertid er mig bekjendt, at jeg er i Minoritet, finder jeg det ufornødent at forme Konklusion.

Assessor *Birkeland:* Jeg voterer for, at Parterne i Hen-

hold til Sjøfartslovens § 221, 2det Led, frifindes for hinandens Tiltale med Ophævelse af Processens Omkostninger.

Efter min Mening er Kollisionen foranlediget ved, at hvert af Fartøierne har manøvreret ud fra helt forskjellige Forudsætninger. „Dorothy" har forudsat, at „Sogn" ikke vilde, kfr. Styringsplakatens § 34, gaa mellem begge Pirer ind paa Havnen, før „Dorothy" havde passeret den for Udgaaende. „Sogn" har fra sin Side forudsat, at Farvandet mellem Pirerne, 90 à 100 M. bredt, gav tilstrækkelig Plads for begge Fartøier til at passere hinanden, naar hvert af dem holdt sig paa Styrbords Side, kfr. Plakatens § 25. Efter de foreliggende, hinanden krydsende Oplysninger, — paa den ene Side Havnefogdens Erklæring og Erklæring fra Bergenske Dampskibsselskab, paa den anden Side Erklæring fra Bergens Dampskibslodsforening og Erklæringer og Vidneforklaringer fra en Række af Dampskibsførere — finder jeg, at den Forudsætning, hvert af Fartøierne paa sin Side har havt, maa karakteriseres som i og for sig forsvarlig baade efter Farvandets Art og efter Praxis paa den Tid, nemlig før Havnereglementet af 1902.

Spørgsmaalet bliver derefter for mig, om noget af Fartøierne ikke desmindre paa anden Maade har baaret sig uforsvarlig ad og saaledes er Skyld i Sammenstødet. Jeg finder for min Del, at dette ikke kan siges at være tilstrækkelig oplyst.

Mod „Dorothy" er anført, at det styrede bent ud Farvandet istedetfor at holde sig til Styrbords Side. Men heri kan jeg ikke se et Brud paa Styringsreglerne i Plakatens § 25, aldenstund „Dorothy", som før sagt, forsvarlig kunde gaa ud fra, at „Sogn" ikke løb ind, førend det selv havde passeret Løbet. Jeg er forsaavidt enig med og kan henholde mig til Sjørettens Pluralitet. Jeg skal derhos i denne Forbindelse gjøre opmærksom paa, at „Dorothy"s Lods under Sjøforklaringen har svaret paa Tilspørgsel, at der ikke var Anledning til at gaa paa den anden Dampers Bagbords Side, idet der ikke var Plads dertil.

Mod „Sogn" er anført, at den ikke skulde have fulgt den vanlige Kurs for nordenfra kommende Dampskibe, men gaaet østligere og derved have paadraget sig Skyld for Sammenstødet. Jeg kan imidlertid ikke finde dette godtgjort ved det fra Indstevntes Side derom anførte og henholder mig forøvrigt til, hvad Hr. Assessor Mejdell har anført saavel med Hensyn til „Sogn"s Manøvreren som fuldt forsvarlig fra det Øieblik, „Dorothy" blev observeret, som med Hensyn til det uklare og ubestemte ved

Sagens Oplysninger om, hvor „Sogn" befandt sig, da Kollisionen fandt Sted.

Assessor *Thoresen:* Jeg kommer til samme Resultat som Sjørettens Flertal og kan i alt Væsentligt ogsaa slutte mig til sammes Begrundelse, idet jeg ikke finder, at Sagen er kommet i nogen for Appell. gunstigere Stilling gjennem det af ham optagne Tingsvidne. Jeg antager, at „Sogn" maa bære Skylden for den stedfundne Kollision ved istedetfor at vente i en passende Afstand udenfor Indløbet mellem Fæstningspiren og Molopiren, indtil „Dorothy" havde passeret — hvilket burde være skeet — at gaa ind i Løbet, før „Dorothy" var kommet ud. Det har for Høiesteret af Appell. været fremholdt, at det ikke har været „Sogn"s Hensigt at forcere Løbet eller gaa ind, før „Dorothy" var kommet ud, men vente, indtil dette var skeet. Fra Indst.s Side er der imidlertid protesteret mod denne Paastand som ny for Høiesteret og i Strid med den tidligere Paastand. Jeg maa heri være enig. Jeg kan ikke forstaa den tidligere Procedure anderledes, end at man fra begge Sider har været paa det Rene med, at „Sogn" har havt til Hensigt at gaa ind Løbet uanseet det mødende Fartøi, hvilket ogsaa stemmer med Sagens Oplysninger. Efter Vidneforklaringerne finder jeg det med Sjøretten tilstrækkelig godtgjort, at man ombord i „Sogn" er bleven opmærksom paa „Dorothy" saa betimelig, at der har været fuld Anledning for „Sogn" til at forholde sig som antydet. Dette vilde ogsaa være i Overensstemmelse med, hvad der er anført i Bergens Havnefogeds i Sjøretsdommens Præmisser gjengivne Erklæring af 17de April 1901. Den deri omhandlede Ordning er nu stadfæstet ved Havnereglementet for Bergen af 1902 § 10, der er saalydende:

„Naar ved Indseiling til Vaagen Sammenstød med udgaaende Fartøi kan befrygtes, skal *ind*gaaende Fartøi vente i tilstrækkelig Afstand udenfor Moloen, indtil det *ud*gaaende Fartøi er gaaet klar af Skoltegrundsmoloens Fyrtaarn.

Udgaaende Fartøi har dog under Udseilingen fra Vaagen at forvisse sig om, at intet indgaaende Fartøi befinder sig i Løbet mellem begge Moloer.

Med Hensyn til Styringsregler forøvrigt forholdes i Henhold til de til enhver Tid gjældende kongelige Plakater."

I denne Forbindelse vil jeg ogsaa henpege paa en for Høiesteret fremlagt Skrivelse fra det Bergenske Dampskibsselskab til Indst.s Advokat af 7de Oktober 1902, hvori det bl. a. heder:

„Selskabet har altid gaaet ud fra, at dets Skibsofficerer,

bekjendte med det almindelige internationale Princip, at et indgaaende Fartøi ikke skal løbe ind i et trangt Farvand eller Havn, forinden et mødende udgaaende Fartøi er passeret, har overholdt denne principielle Regel, og det er ikke kommet til Selskabets Kundskab, at Regelen har været overtraadt af dets Funktionærer".

Her kan saaledes formentlig med Føie paaberaabes baade lokal og international Sædvane. Ligeoverfor disse Udtalelser og Forskrifter kan jeg ikke lægge synderlig Vegt paa, hvad der findes udtalt i en for Høiesteret fremlagt Svarskrivelse fra Bergens Dampskibslodsforening af 26de September 1902 paa en Forespørgsel fra Appell.s Advokat af 24de s. M. saalydende:

„I Anledning af en for Høiesteret indbragt Kollisionssag mellem en større Lastedampbaad (ca. 314 Fod lang, ca. 42 Fod bred) og en af Lokalbaadene, tillader jeg mig at bede om den ærede Forenings herpaategnede Besvarelse af nedenstaaende Spørgsmaal:

Betragtes Løbet mellem Fæstningskaien og den til Beskyttelse af Bergens Vaag anbragte Molos østre Pynt at være saadant, at to større Skibe ikke uden Fare kan passere hinanden i samme?"

Hertil har Lodsforeningen afgivet saadan Udtalelse:

„I Anledning ovenstaaende Spørgsmaal, skal man tillade sig at meddele, at man i Møde idag i Dampskibslodsforeningen enstemmig har vedtaget saadan Udtalelse:

„Foreningen ser ingen Hindring eller Fare i, at to større Skibe kan passere hinanden i Løbet mellem Fæstningskaien og den til Beskyttelse af Bergens Vaag anlagte Molos østre Pynt, naar der fra begge Skibe iagttages de paabudte Pligter om at dele Farvandet."

Heller ikke finder jeg at kunne lægge nogen Vegt paa den i Sjøretsdommens Præmisser gjengivne Erklæring fra tre Skibskapteiner af 14de Juni 1901, hvilken senere er tiltraadt af 17 Kapteiner, af hvilke de 8 er afhørte som Vidner under ovennævnte Tingsvidne. Flere af disse har forklaret sig med betydelig Reservation og kan saaledes efter min Formening ikke med Føie paaberaabes med Hensyn til Spørgsmaalet om den paaankede Manøvrerings Forsvarlighed. Jeg henviser herom til, hvad der er udtalt af 1ste, 2det, 4de, 5te, 6te, 12te og 13de Tingsvidner. Men selv om man vilde gaa ud fra, at det maatte forholde sig som i Erklæringen anført, at det ingenlunde er usædvanligt, at

Dampskibe passerer hinanden saavel i Løbet mellem Fæstningskaien og Moloen som indenfor, idet da saavel det fra Bergen udgaaende som det indgaaende Skib holder Styrbord, saa er jeg af den Formening, at dette ikke kan komme i Betragtning ligeoverfor den ovennævnte af Bergens Havnevæsen i fuld Overensstemmelse med gjældende Bestemmelser, kfr. Styringsplakatens § 34, trufne Ordning.

Efter hvad der er oplyst, gaar „Sogn" flere Gange ugentlig mellem Fjordene i Nordre Bergenhus og Bergen og har saaledes utvivlsomt ikke været ubekjendt hermed.

Efter hvad jeg saaledes har anført, kan jeg ikke finde, at der er noget at udsætte paa „Dorothy"s Manøvrering ved at holde sig lige i Løbet istedetfor at gaa til Styrbord. Man maatte ombord paa „Dorothy" være berettiget til at forudsætte, at „Sogn" forsigtigvis ikke vilde gaa ind i Løbet, før „Dorothy" havde passeret samme. Forsaavidt man ligeoverfor „Dorothy"s Manøvrering har lagt særlig Vegt paa Styringsplakatens § 25, kan jeg ikke finde denne Bestemmelse in casu afgjørende, idet jeg meget mere antager, at her er Anvendelse for samme Plakats § 34, der antagelig er Basis for den af Bergens Havnevæsen trufne, af mig tidligere omtalte, Ordning.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at Sjørettens Dom bør stadfæstes med Ophævelse af Sagens Omkostninger for Sjøretten, ligesaa antager jeg, at Sagens Omkostninger for Høiesteret bør ophæves.

Da jeg efter den stedfundne Votering er i Minoritet med min Anskuelse, finder jeg det ufornødent at formulere nogen Konklusion.

Assessor *C. Hansteen:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg vil dog tilføie en Bemærkning.

Den Feil, der fra „Sogn"s Side er begaaet, bestaar efter min Mening egentlig deri, at den, efter hvad jeg maa gaa ud fra, har under Farten indover Fjorden holdt sig saa langt til Øst, at den, for at komme til den Side af Indløbet, hvor den efter Styringsreglerne skulde passere ind, nemlig den vestlige Side, maatte gaa i en Retning, der skar den Linje, som udgaaende Skibe havde at passere. „Sogn" skulde efter Plakatens § 25 holde sig til den Side af Farvandet, som var paa dens Styrbords Side. Dette skulde man itide have betænkt og ikke under Farten indover Fjorden gaaet saa langt mod Øst, at man for at komme

paa den Side af Indløbet, hvor man skulde gaa, kom til at lægge Kursen i en skraa Retning, der udsatte Skibet for at komme i Veien for udgaaende Skibe. Havde „Sogn" itide holdt sig tilstrækkelig vestlig, vilde der efter min Mening ikke have indtruffet nogen Kollision.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Hovedcitantskabet Dmpsk. „Dorothy"s Rederi paastaar sig hos Kontracitantskabet Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab tilkjendt £ 762 — 10 s 4 d med Renter eller subsidiært Erstatning efter Rettens Skjøn (eventuelt Sjøretsskjøn paa Kontracitantens Bekostning), dog ikke under Kr. 1800,oo de øvrige med en Kollision forbundne Udgifter, Retssportler, Oversættelsesgebyr etc. tilligemed Renter og i begge Tilfælde Sagsomkostninger.

Kontracitantskabet paastaar Hovedcitantskabet tilpligtet at betale Kr. 1018,oo med Renter og Sagsomkostninger.

Ang. de nærmere Omstændigheder ved Kollisionen har man væsentlig kun de ved de respektive Sjøforklaringer fremkomne Udtalelser at holde sig til.

„Dorothy"s Journal indeholder følgende:

„Kl. 5.15 Emd. kom Lodsen ombord og Kl. 6.30 kastede løs Fortøiningerne i Boyerne, hev hjem Ankeret og styrede med sagte Fart og under Lodsens Kommando ud af Bergens Havn; reglementerede Lanterner udhængte og brændte disse klart paa deres reglementerede Plads samt var forsvarlig Udkig tilstede. Kl. 6.45 medens Skibet endnu ikke var klar af Pirene, stoppede Maskinen, da Passagerdampskibet „Sogn" af Bergen rendte ind i vort Skib ved at støde paa Forkant af Styrbords Forrig, signaliserede strax Maskinen agterover. Da det andet Dampskib var kommet klar, fortsatte til Puddefjord og ankrede der — — — — —."

„Dorothy"s Kaptein har hertil føiet, at man observerede det mødende Skib ca. 3 Streger om St. Bord endnu før D. var kommen til Pirene, og varslede med det samme ved et langt Stød i Dampfløiten, hvorhos man med sagte Fart holdt Kursen *midt imellem begge* Pirene. Ligefør Sammenstødet og efterat Maskinen var stoppet og Kollisionen syntes uundgaaelig gav Comparenten 2 Stød i Dampfløiten, lagde Roret Styrbord og gav fuld fart bagover i samme Øieblik indtraf Kollisionen.

Lodsens Vidneforklaring er i alt væsentlig overensstemmende hermed. Man styrede, siger Vidnet, bent ud gjennem Farvandet. Da de var kommen omtrent tvers af Nykirken fik de Øie paa den indgaaende Damper, som befandt sig udenfor Moloen, som observeredes ca. 1 Streg om Styrbord Boug. Man saa dens røde Lanterne. Vidnet gav strax et langt Stød i Fløiten og holdt Kursen midt imellem begge Pirene. Kommen med omtrent halve Skibet udenfor Molofyret blev „Dorothy" paaseilet af det indgaaende Skib paa Styrbord Side ca. 3 Streger fra Bougen. Lige i Forveien, da Kollisionen var uundgaaelig havde Vidnet givet 2 korte Stød i Signalfløiten og lagt Roret til Styrbord og umiddelbart derefter slaaet stop i Maskinen og saa fuld Fart agterover.

Ogsaa 1ste og 3die Vidne henholdsvis 1ste Styrmand og Matros ombord i „Dorothy" har forklaret sig overensstemmende med Journalen og udtalt, at „Dorothy" befandt sig mellem begge Pirhovederne, da Kollisionen indtraf.

Af „Sogns" Sjøforklaring hidsættes fra Journaluddraget: Kl. 7 Em. den 5te November kom paa Tur fra Sogn til Bergen. Vind blikstille, klar Luft, alle Lanterner brændte godt. Kommen ind imod Moloen saaes et Dampskib komme ud fra Vaagen. „Sogn" havde da gaaet med sagte Fart; strax det imødekommende Dampskib observeredes slog Stop, tog et Stød i Fløiten og gav B. B. Ror. Strax efter hørtes to Stød fra det imødekommende Skib. Jeg indsaa strax, at Kollision var uundgaaelig, slog fuld Fart agterover, hvorved „Sogn"s Stevn traf det imødekommende Skib paa dets Styrbords Boug. Det bemærkes, at fra „Sogn" saaes kun den grønne Lanterne samt Toplanternen paa det imødekommende Skib — — — — —."

Hertil har „Sogns" Kaptein tilføiet, at da Kollisionen indtraf, havde „Sogn" med Bougen saavidt naaet udfor Molofyren. De nævnte 2 korte Stød fra „Dorothy" lød umiddelbart før Kollisionen, hvorimod Comp. vil anslaa det til at have hengaaet $1^1/_2$ Minut ifra at Comp. gav det nævnte korte Stød i Signalfløiten og til Kollisionen skede. „Sogn" var ca. et Par Kabbellængder fra Moloen, da man observerede „Dorothy", som da efter Komparentens Mening befandt sig ret ud for Nykirken.

Af „Sogn"s 1ste Styrmands (1ste Vidne) Forklaring hidsættes: Da Kapteinen paa det sædvanlige Sted omtrent ved Heggrenæs gav vanligt Ankomstsignal, gik Vidnet forud paa Bakken. Da de havde gaaet et lidet Stykke og befandt sig omtrent mellem Heggrenæs og Moloen, saaes et udgaaende Skibs grønne Lanterne indenfor Moloen. Der blev da slaaet sagte Fart paa „Sogn" og kort efter Stop. Skibet seg indover og Kapteinen gav da et Stød i Signalfløiten og viste „Sogn"s røde Lanterne. Den udgaaende Damper viste fremdeles sin grønne. Kapteinen paa „Sogn" gav nu atter et Stød i Signalfløiten og gav kort efter fuld Fart agterover. „Sogn" havde endnu ikke passeret Fyret og det forekommer Vidnet, at man befandt sig lidt udenfor samme, da Kollisionen skede. Strax i Forveien havde Vidnet hørt, at det engelske Dampskib gav to Stød i Signalfløiten. „Dorothy" befandt sig efter hvad Vidnet antager midt i Løbet, maaske lidt indenfor Piren, da dens Signalfløite lød som nævnt med to korte Stød. I selve Kollisionsøieblikket mener Vidnet, at det meste af „Dorothy"s Skrog maa have passeret Molofyret. Vidnet antager, at man var noget nærmere Molofyret end Fæstningssiden da man stødte; han tror, at „Sogn" var uden Bevægelse i Kollisionens Øieblik.

Lodsen ombord i „Sogn" (2det Vidne) har bl. a. forklaret: Da „Sogn" nærmede sig henimod vestre Molo blev man opmærksom paa et Skib, der befandt sig et Stykke indenfor Moloen og som saa ud til at være paa Udgaaende. Der blev da strax slaaet sagte Fart og kort efter Stop og Vidnet siger: „vi faar vel holde til Styrbord, hvortil Kapteinen svarede ja og gav et kort Stød i Fløiten, ligesom Roret blev lagt haardt Bagbord. Det mødende Skib var da endnu et godt Stykke indenfor Moloen og der havde, siger Vidnet, været god Tid for Engelskmanden at holde til Styrbord og saaledes gaaet klar af „Sogn". Vidnet og Kapteinen stod imidlertid og ventede forgjæves paa, at ogsaa han skulde give Signal og under dette seg „Sogn" indover imod Moloen. Da der hverken gaves noget Signal eller viste sig andet Tegn til, at han vilde holde til Styrbord, blev der paa „Sogn" givet fuld Fart agter-

over, og nu kom Engelskmanden frem og vedblev at ville frem foran Bougen paa „Sogn" holdende til Bagbord. Først da Kollisionen var uundgaaelig signaliserede han med 2 eller muligens 3 Stød i Fløiten. Kollisionen foregik omtrent tvers ud for Molopiren. „Sogn"s Maskine havde arbeidet saavidt længe agterover, at man skulde tro, at Skibet var uden Bevægelse, maaske havde det et lidet Sig forover, men i ethvert Fald høist ubetydeligt.

Af „Sogn"s 3die Vidnes Forklaring bemærkes, at der efterat sædvanligt Ankomstsignal var givet, blev slaaet sagte Fart og lidt efter Stop. Saa observeredes en grøn Lanterne fra et udgaaende Skib indenfor Moloen. Lodsen ytrede, at det var bedst at holde til Styrbord og dette skeede indtil man havde Molofyret ganske ret i Bougen. Saa ytrede Lodsen, at man kunde ikke holde længere til Styrbord, men fik støtte og det skeede, hvorhos Kapteinen signaliserede et Stød med Fløiten. Derpaa seg man et Stykke fremover, udenat man kunde iagttage nogen Forandring med det udgaaende Skib.

Kapteinen gav da paany et kort Stød og lidt efter fuld Fart agterover; men da var Kollisionen bleven uundgaaelig, idet det udgaaende Skib havde vedblevet at holde ret frem og at vise sin Styrbord Lanterne. Saavel ifølge dette Vidne som efter 4de Vidnes („Sogn"s Maskinists) Forklaring havde „Sogn"s Maskine arbeidet en god (Maskinisten siger en noksaa god) Stund agterover, før Kollisionen indtraf.

Førstvoterende Assessor Dahl skal bemærke:

Af de saaledes foreliggende Vidneforklaringer fremgaar det, at de 2 Skibe har manøvreret hver fra sin Forudsætning, hvilket har hidført Kollisionen. „Dorothy"s Lods har gaaet ud fra, at han indtil hans Skib var kommet klar af Moloerne havde ret til at holde sin Kurs midt i Passagen. At han i sidste Øieblik gav de 2 nævnte Stød i Fløiten og lagde Roret haardt til Styrbord, kan ikke tillægges nogen Betydning for Kollisionen, idet denne Manøvre, som det vil fremgaa saavel af „Sogn" som af „Dorothys" Vidneforklaringer først fandt Sted, da Kollisionen var uundgaaelig, jfr. specielt „Sogns" Kapteinens Bemærkning om, at de to korte Stød lød umiddelbart før Kollisionen, samt „Dorothy"s Kaptein og 1ste Vidnes refererede Forklaringer. 2det Vidne har herom udtalt, at „Dorothy" da befandt sig mellem begge Pirhovederne, og at „Sogn" var saa nær inde paa „Dorothy"s Boug, at det var umuligt at gaa klar af den ved at holde sig til Styrbord, dertil var der ikke Plads. Man skal i denne Forbindelse bemærke, at naar et senere under Sagen afhørt tilfældigt Øienvidne fra Land har udtalt sig herfra noget afvigende — forøvrigt rent skjønsmæssig — om Afstanden mellem Skibene i det Øieblik, de to korte Stød gaves fra „Dorothy" kan herpaa formentlig ikke lægges nogen Vægt, da der i dette Punkt ellers er Enighed mellem begge Parters Vidner.

Fra „Sogn"s Side har man forudsat, at der, naar begge Skibe holdt til Styrbord, vilde være Plads nok til at passere hinanden i Løbet, selv mellem Pirene (Skoltegrundens Molo og Fæstningskaiens do.) Paa anden Maade lader det sig formentlig ikke forklare, at „Sogn" i Kollisionsøieblikket — tiltrods for at Skibets Maskine da havde arbeidet en noksaa god Stund agterover — var naaet med sin Boug omtrent tvers ud for Molopiren, (se bl. a. „Sogn"s Lods's Forklaring om at Kollisionen fandt Sted omtrent tvers ud for Molopiren) eller i hvert Fald kun lidt udenfor samme. At „Sogn"s Maskine

var bleven slaaet agterover, var som det vil sees en Manøvre, der kun var foranlediget ved, at „Dorothy" vedblev at vise sin grønne Lanterne.

Situationen viser altsaa, at det havde været „Sogns" Hensigt, at passere det mødende Skib i Løbet mellem Pirene, i hvert Fald maa man ombord i „Sogn" have havt for Øie Muligheden for at møde det udgaaende Skib netop i selve Passagen. „Sogn"s Lods udtaler ogsaa udtrykkelig i sin Vidneforklaring, „at det er en sædvanlig Sag dette, at Skibe passerer hinanden saavel mellem Pirerne som indenfor og udenfor samme, idet saavel ind som udgaaende Skibe holder sig til Styrbord." — At „Sogn" ved Kollisionen endnu maa have havt et ganske betydelig Sig forover, formenes at fremgaa af den Omstændighed, at „Sogn"s Stevn uagtet den rammed „Dorothy" paa Styrbord Side er bleven bøiet til Bagbord ved Kollisionen.

Naar efter dette de respektive Manøvres Forsvarlighed skal bedømmes, maa det først bemærkes, at det omhandlede Indløb til Bergens Havn imellem Pirene kun er ca. 90 Meter bredt eller ca. 100, hvis man gaar ud fra Afstanden mellem Pirhovederne, der er beliggende noget paa skraa af hinanden, — og for det andet at Dampskibet „Dorothy" er 314 Fod langt. At et Skib af „Dorothy"s Dimensioner under sagte Fart udgaaende fra sin Ankerplads i i Havnen, ikke kan have været særdeles manøvredygtig i det trange Udløb, maa være klart, og „Dorothy"s Lods har under Sjøforklaringen til Spørgsmaal, om Vidnet ikke havde Anledning til at gaa paa den anden Dampers bagbords Side, ligefrem svaret, at dertil var der ikke Plads. Herimod staar paa den anden Side Udtalelser fra enkelte af „Sogn"s Vidner om, at Skibene vilde have gaaet klar af hinanden, dersom „Dorothy" havde holdt sig paa Styrbord Side. Men selv om man vil gaa ud fra Muligheden heraf og forudsætter, at „Dorothy" uden Resiko kunde have gaaet nærmere Styrbords Land, og at der ifra det Øieblik man ombord i „Dorothy" observerede det indgaaende Skib vilde have været Tid hertil, saa formenes, det dog ikke at kunne betegnes som urigtig Manøvre, at den i Tillid til, at „Sogn" forsigtigvis ikke vilde forsøge at passere den i Løbet, har holdt sin Kurs midt i dette.

I denne Henseende er det bemærkningsværdigt, hvad Bergens Havnefoged udtaler i en fremlagt Erklæring af 17de April 1901. „Der har, heder det i nævnte Erklæring, i Løbet af de sidste 10 a 11 Aar stadig været arbeidet paa at opretholde den Ordning, at indgaaende Fartøi skal vente i tilstrækkelig Afstand udenfor Moloen, indtil det udgaaende Fartøi er godt klar af Skoltegrundsmoloens Fyrtaarn. — —

Denne Ordning ter siges at være indkommet som Praxis, idet samtlige kongelige Bylodse, der tilligе fortøier Skibene i Havnen, er instruerede herom, ligesom utvilsomt ethvert paa Bergen rutegaaende Dampskib, ogsaa sikkert forudsættes at være inde i denne Ordning. Det under Udarbeidelse værende Havnereglement tar ogsaa bestemt Standpunkt i ovennævnte Retning."

Der gjøres fra „Sogn"s Side som allerede antydet, gjældende, at det ingenlunde er usædvanligt, at Skibe passerer hinanden saavel imellem Moloerne som indenfor, og der er fremlagt en Erklæring fra 3 Dampskibsførere, der stadfæster dette med Tilføiende, at skulde man blive liggende udenfor Moloen til de udgaaende Skibe var passerede, vilde man ret hyppig være udsat for ikke ubetydelige Forsinkelser. Men selv om det saaledes hyppig sker, at et indgaaende indgaaende Skib passerer et udgaaende mellem Pirerne,

saa formenes selv bortseet fra Havnefogdens Erklæring den stedlige Situation at tilsige, at dette sker paa det indgaaende Skibs Ansvar.

Som det vil fremgaa af Vidneforklaringen, var man ombord i „Sogn" itide bleven opmærksom paa „Dorothy" som efter hvad der maa ansees bevist har givet behørigt Ankomstsignal. Af Lanternernes Høide maatte det kunne skjønnes, at det var et Skib af betydelig Størrelse.

Det bør bemærkes, at ingen af „Dorothys" Vidner erindrer at have hørt „Sogn"s Fløite signalisere et kort Stød — saaledes som af „Sogns" Vidner forklaret, — før i sidste Øieblik da man fra „Dorothy" havde givet de omtalte 2 korte Stød i Fløiten.

Efter det saaledes anførte antages Ansvaret i Anledning heromhandlede Kollision at maatte paalægges „Sogn".

Hvad angaar Skadens Størrelse, saa overstiger de fra „Dorothy"s Side fremlagte Regninger flerdobbelt det Beløb, hvortil Bergens Sjøret ved Besigtigelse og Skjøn af 6. November 1900 har ansat Skadens Udbedring. Regningerne kan ikke mod Kontracitantskabets Benægtelse ansees at indeholde Legitimation for, at det paasøgte Beløb er medgaaet alene til Udredning af den heromhandlede Skade, navnlig da det er paa det rene, at „Dorothy" saavel før som efter her paagjældende Kollision har havt andre Uheld, der vel kan have medført Skade.

Erstatningen findes under disse Omstændigheder at burde ansættes med nyt Sjøretsskjøn, der vil blive at optage paa Kontracitantskabets Bekostning. Nogen Forhaandsbegrænsning af Erstatningen enten opad eller nedad til det ved Sjørets Besigtigelsen i Bergen ansatte Beløb findes der ikke Grund til at fastsætte. Derimod ansees det selvsagt, at Erstatningen ikke maa overstige det paasøgte Beløb.

Kontracitantskabet findes ogsaa at burde tilsvare Sagens Omkostninger.

Thi konkluderes:

Kontracitantskabet, Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab, bør til Hovedcitanskabet Dampskibet „Dorothy"s Rederi betale Erstatning bestemt ved Sjøretsskjøn optaget paa Kontracitantskabets Bekostning for den Skade, som nævnte Dampskib „Dorothy" er bleven paaført ved dets Kollision med Dampskibet „Sogn" i Indløbet til Bergens Havn den 5. November 1900. — Af Skjønsbeløbet svares 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente fra 13. Marts 1901 til Betaling sker. Hovedcitantskabet bør for Kontracitantskabets Tiltale fri at være. I Sagsomkostninger bør Kontracitantskabet til Hovedcitantskabet betale 120 — et Hundrede og tyve — Kroner.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

14—8—1901. *Ludvig Dahl.*

Votum

i Sagen Dpsk. „Dorothy"s Rederi mod „Sogn"s Do.

Jeg kan ikke være enig i, at „Sogn" bærer Ansvaret for Kollisionen, tvertimod har „Dorothy" ved ikke at holde sig Styringsreglerne efterrettelig, idet den vil tvinge sig foran Bougen af „Sogn" forat passere dennes St. B. Side, været Aarsag til Kollisionen. „Sogn", der den hele Tid viste sin røde Lanterne (og ifig. sine Vidners Udsagn gav flere Gange Signal med et kort Stød i Fløiten for at tilkjendegive, at den holdt til St. B., hvilke Signaler dog „Dorothy"s Vidner ikke har lagt Mærke til), viste dermed tydelig sin

Hensigt, at den holdt sig til Styrbord; men „Dorothy" vedblev desuagtet sin Kurs ligefrem, istedetfor at give B. B. Ror og holde sig til sin St. B. Side af Udløbet.

Der var dertil god Plads, thi Afstanden mellem Molopynten og Slotskaipynten er 100 Meter og Slotskaipynten kan passeres tæt ved. Da „Dorothy" efter sine Vidners Udsagn holdt Kursen omtrent midt i Løbet og „Dorothy" er ca. 14 Meter bred, havde der været rigelig Plads til at holde sig nær Slotskaipynten, og vilde den da have passeret klar af „Sogn".

„Dorothy"s Lods (1ste Vidne) der befandt sig paa Kommandobroen midtskibs, maa være den der bedst har kunnet bedømme Skibenes Position i Kollisionsøieblikket, og han forklarer, at „Dorothy" havde passeret Molopynten med Skibets halve Længde, dens Boug var altsaa ca. 50 Meter udenfor Molopynten, da Kollisionen indtraf og da Stødet traf „Dorothy" høiest 10 Meter fra Stævnen, har „Sogn" i Kollisionsøieblikket været ca. 40 Meter udenfor Moloen.

At Havnefogden i sin Erklæring af $^{14}/_{4}$ — 01 siger, at alle Havne eller Bylodse er instruerede om, at indgaaende Skib skal vente i tilstrækkelig Afstand udenfor Moloen til et udgaaende Skib har passeret Skoltegrunden, berettiger ikke nogen Lods paa udgaaende Skib til ikke at holde sig Styringsreglerne efterrettelige, og da der ikke existerer noget Havnereglement for Bergen i den Retning, har rutegaaende Skibe ikke nogen Forpligtelse til at vente udenfor indtil et udgaaende Skib har passeret. Det er et Faktum, at der, om ikke daglig, saa hænder det meget ofte, at større Skibe passerer hinanden i Mololøbet, da der er rigelig Plads dertil, naar kun Styringsreglerne iagttages.

„Sogn" kan ikke have havt noget betydelig Sig i Kollisionsøieblikket, da alle dens Vidner har forklaret, at de havde gaaet med sagte Fart og en god Stund før Kollisionen, Stop og fuld Fart agterover, og da „Sogn" er et mindre Skib, virker Maskinen hurtigere end paa et større. Derimod maa „Dorothy" efter min Formening have havt ikke ubetydelig Sig, da den gik med den samme Fart udover indtil umiddelbart før Kollisionsøieblikket, da den slog Stop og agterover.

At „Sogn" fik sin Stævn bøiet over til B. B. er efter min Formening intet Bevis, forat „Sogn" har havt betydeligt Sig forover, det beror nærmest paa, i hvilken Vinkel Skibene har stødt sammen.

Det er oplyst, at Veiret var blikstille ved Anledningen, og da „Dorothy" var ballastet og tilmed havde Dampstyreapparat, hvorved Roret i et Øieblik kunde lægges tilbords, maa den have været særdeles godt manøvredygtig.

Jeg anser derfor „Dorothy" at være den, der maa bære Ansvaret for Kollisionen fordi den ikke har holdt sig Styringsreglerne efterrettelig og maa derfor betale til „Sogn"s Rederi det paasøgte Beløb Kr 1018 — med Renter.

Sagsomkostninger kan efter Omstændighederne ophæves.

O. O. Bergh.

Jeg slutter mig til Førstvoterendes Votum. Efter min Mening var „Dorothy" i sin Ret ved at holde sig midt i Farvandet, den havde ingen Pligt til at forsøge at vige for det indgaaende Skib i det smale Udløb. Og selv om den vilde have gjort det, saa havde den altfor liden Fart i Forhold til sin Størrelse til at manøvrere i den korte Tid før Kollisionen.

„Sogn" har derimod efter min Mening ubetinget Ansvaret for Kollisionen ved at ville gaa ind i Havneløbet, før det større Skib var kommet ud. Jeg skal ogsaa bemærke, at „Sogn" har nærmet sig Havneløbet med altfor stor Fart uden at vide om Passagen var fri. At „Dorothy" ikke kan have havt nævneværdig Fart i Kollisionsøieblikket, mener jeg maa fremgaa af, at „Sogns" Stevn er bleven bøiet til Bagbord.

For det tredje skal jeg bemærke, at „Sogn" ikke skulde have lagt sit Ror Bagbord for den grønne Lanterne han havde forud.

22—8—1901. *H. J. Engelsen.*

51.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. den 10de Juni 1903.

Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise"
(Overretssagf. A. Damm)

mod

Firmaet C. K. Hansen for Dampskibet „Køln"
(Højesteretsadvokat Halkier).

Dampskibet „Køln" af Bremen grundstøder paa Schønheyderpullen paa Reise fra Rotterdam til Petersburg. Efter at en Del af Ladningen dels var kastet, dels var omladet paa den tilkomne Bjergningsdamper „Rügen" blev „Køln" trukket af Grunden af Svitzers Bjergningsbaad „Helsingør". Bjergelønnen fastsættes af Søretten til 60,000 Kroner. Det Bjergedes Værdi var 594,700 Kroner.

Da Dampskibet „Køln", der er bygget i 1899 af Staal, 171,2 Fod langt og 27,2 Fod bredt samt opmaalt til 692 brutto Tons og hjemmehørende i Bremen, ifjor Efteraar, ført af Kaptejn Klein, var paa Rejse fra Rotterdam til St. Petersburg med en Ladning Stykgods og havde passeret Nordøstersøkanalen, grundstødte Skibet den 1ste September f. A. Kl. ca. $10^1/_2$ Aften efter netop at have peilet Gedserodde Fyr i Ø. N. Ø$^1/_2$ Ø., paa „Schønheyderpullen", hvorved Skibet forude kom 2 Fod ud af sit Leje (ved Lodning fandtes der $12^1/_2$ Fod Vand for og 13 midtskibs, men 15 agter). Der blev strax slaaet fuld Kraft bak, og der blev gentagende bakket af al Kraft samt arbejdet med et ved Hjælp af Folk fra Gedser og Nysted Bjergelag, der kom tilstede, udført Varpanker, hvorhos der blev kastet 15 Tons Bunker Kul og 25 Tons ildfaste Sten (til Ladningen hørte ca. 400 Tons saadanne) overbord, men uden Resultat; Trossen til Ankeret sprang og Maskinen blev noget overanstrengt. Da Bunden derhos var bleven noget beskadiget, trængte der efterhaanden noget Vand ind i Skibet, der op ad Dagen den 2den September steg til 7″ i Forrummet og 20″ i Storrummet, medens Agterskibet forblev læns. Den 2den September kl. ca. $11^1/_2$ Formiddag kom den ene Postdamper fra Gedser til Hjælp og arbejdede i $1^1/_2$ Time paa at slæbe „Køln" af Grunden, men ligeledes uden Held; ogsaa de da anvendte Trosser sprængtes, og Skibets Agterende led noget.

Imidlertid var Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergnings-entreprise“ blevet underrettet om den indtrufne Grundstødning, og det foranledigede, at Bjergningsdamperen „Rügen“, ført af Kaptajn Peters og tilhørende Hr. A. Spruth i Greifswalde, Kl. 1½ Eftermiddag den 2den September afgik derfra, saa at den naaede Grundstødningsstedet Kl. mellem 4 og 5 samme Eftermiddag, medens Svitzers egen Bjergningsdamper „Helsingør“, ført af Kaptajn Poulsen, afgik fra Korsør ca. Kl. 2¼ Eftermiddag og naaede ned til Grundstødningsstedet henved Kl. 10 samme Aften. Strax efter „Rügen“s Ankomst havde dette Skib tilbudt Hjælp, hvilket Tilbud blev modtaget, og der blev da samtidig med Benyttelse af trykt tysk Blanket oprettet sædvanlig Bjergningskontrakt, saaledes at der intet skulde betales, hvis Bjergningen ikke lykkedes, og Bjergerne selv skulde bære alle Udgifter og Tab, medens der, naar Bjergningen var endt og Skibet bragt i Sikkerhed, skulde betales Bjergeløn, saaledes at denne blev at fastsætte af nærværende Ret. „Rügen“ gik derpaa, assisteret af de til de forannævnte to Bjergelag hørende Folk, i Gang med at bringe en stor Del af „Køln“s Ladning over til sig, hvormed der fortsattes ogsaa efter „Helsingør“s Ankomst hen gjennem Natten for at lette „Køln“ (ca. 100 Tons af dette Skibs Last blev afgivne til „Rügen“). Da „Helsingør“ var kommet tilstede og havde overtaget Ledelsen, førte det et Anker ud med 120 Favne Kæde, bragte sin svære Staalslæber over paa „Køln“s Agterskib og begyndte derpaa at hive og slæbe, hvormed der fortsattes hele Natten. I Løbet af denne begyndte „Køln“ at bevæge sig, og den 3die September Kl. ca. 5¼ Morgen kom Skibet af Grunden. Dets Anker blev derpaa kastet medens Dykkeren undersøgte Bunden (— en foreløbig Undersøgelse havde allerede fundet Sted kort efter „Rügen“s Ankomst —). Ved Undersøgelsen fandtes Bunden vel en Del beskadiget paa en Strækning af over 30′ paa Bagbordssiden og over 110′ paa Styrbordssiden særlig paa 1ste Plads fra Kølpladen, saaledes at Pladerne vare en Del bulede og adskillige Nitter og Nagler sprængte, men Skibet ansaas dog efter en foreløbig Tætning i Stand til at afgaa til Warnemünde, hvilket skete Kl. 10½ Formiddag med Benyttelse af dets egen Maskine, men paa Slæb af „Helsingør“ og fulgt af „Rügen“. Kl. henad 3 Eftermiddag den 3die September naaedes Warnemünde, hvor „Rügen“ afleverede den af samme indtagne Del af Ladningen. „Helsingør“ gik derpaa tilbage til Korsør, der naaedes den 4de September Morgen.

Saavel da Grundstødningen skete som i det følgende Par Dage var det Vind fra Øst (Ø. N. Ø. til S. Ø.) med nærmest laber Kuling, dog at det friskede noget op Natten mellem den 2den og 3die September; Strømmen kom den meste Tid østlig fra med en Styrke af $^{3}/_{10}$ til $^{5}/_{10}$ Kvartmil, men den 3die September af 1 Kvartmil og noget derover.

„Rügen" og „Helsingør" havde en Besætning af henholdsvis 15 og 16 Mand og en Værdi af henholdsvis 110,000 og 145,000 Kr.

Det er opgivet, at „Køln" i beskadiget Stand med Tillæg af Fragt havde en Værdi af ca. 112,300 Kr. og at dens Ladning havde en Værdi af ca. 482,400 Kr., saa at Værdien tilsammen udgjorde ca. 594,700 Kr.

Rhederiet for „Rügen" overdrog alle sine Krav fra Bjergningen til „Svitzers Entreprise", og dette Selskab har derpaa paastævnet nærværende Sag, hvorunder det har paastaaet Firmaet C. K. Hansen her, der har erklæret sig villigt til at lade sig søge for „Køln", dømt til at betale en saadan Bjergeløn, som Retten finder passende, efter Selskabets Mening dog rettest 75,000 Kr. med Renter fra Stævningens Dato den 1ste November f. A foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have ment, at Bjergelønnen rettest bør sættes til 25,000 Kr., men have dog ligeledes henstillet dens Fastsættelse til Retten og fordret sig frifunden for Omkostninger.

Naar nu henses til samtlige Omstændigheder, men særlig til, at „Køln" trods Vejliget maa antages virkelig at have befundet sig i en farlig Stilling, og at det i alt Fald er usandsynligt, at Skibet vilde have kunnet komme fri uden den ydede Hjælp, samt til de betydelige Værdier, hvorom det drejede sig, finder Retten, at Bjergelønnen passende bør fastsættes til 60,000 Kr. med 5 % Rente fra den 1ste November f. A., og at der bør betales 250 Kr. i Sagsomkostninger.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

Det indstævnte Firma C. K. Hansen for Dampskibet „Køln" bør til Sagsøgerne: Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise" betale 60,000 Kr. med Renter deraf 5 % aarlig fra den 1ste November 1902, til Betaling sker, og 250 Kr. i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

52.

Norges Høiesteret, den 10de Juni 1903.

Skonnert „Hilma"s Rederi
(Advokat Einar Rasch)

mod

Aktieselskabet „Erminia" ved dets Bestyrelse
(Advokat Gustav Blom).

Seilskibene „Erminia" og „Hilma" støder sammen. Efter Sjøveisreglerne skulde „Erminia", som kom lænsende, have veget af Veien for „Hilma", der seilede Bidevind for Bagbordshalser. Da det imidlertid for Høiesteret oplystes, at „Hilma"s Lanterner ikke havde den ved *Sjøveisreglernes § 5*, jfr. *§ 2* foreskrevne Lysstyrke, fandt Høiesteret, at Kollisionen *kunde* forklares herved, hvorfor begge Skibe vilde have at bære sin egen Skade i Medfør af *Sjøfartslovens § 221*, idet det ikke kunde ansees oplyst, at Sammenstødet var foraarsaget ved Skyld fra nogen af Siderne.

Assessor *Birkeland:* Angaaende nærværende Sags Gjenstand henviser jeg til Præmisserne til Larviks Sjørets Dom af 22de Februar 1901. Ved denne Dom blev Indstevnte, Aktieselskabet „Erminia", frifundet for „Hilma"s Tiltale i Sagen og Processens Omkostninger ophævet.

Sjørettens Dom er fra „Hilma"s Side paaanket til Høiesteret, hvor af Appell. er nedlagt saadan Paastand:

At Aktieselskabet „Erminia" tilpligtes at betale til Skonnert „Hilma"s Rederi Kr. 3 500.00 med 4 % aarlig Rente deraf fra 23de November 1900 til Betaling sker samt Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret; at „Hilma"s Rederi kjendes berettiget til at sætte Bark „Erminia" til offentlig Auktion for i sammes Udbringende at søge skadesløs Dækning for Kapital, Renter og Omkostninger.

Indst., „Erminia", har nedlagt Paastand om Stadfæstelse af Sjørettens Dom og Tilkjendelse af Omkostninger for Høiesteret.

Her for Retten foreligger en Række nye Oplysninger. Under to i Kristianssand og Kristiania henholdsvis under 16de August og 8de Oktober 1902 optagne Tingsvidner har Indst. ladet afhøre Havnefoged Isefjær og Udkigsmanden paa „Erminia". Videre

har Indst. erhvervet endel Erklæringer, som jeg nærmere skal omhandle senere.

Det er af „Erminia" ikke for Høiesteret bestridt, at det er det Fartøi, hvormed „Hilma" kolliderede, og der føres videre af „Erminia" ikke Anke over „Hilma"s Manøvrering eller over, at det ikke blussede eller paa anden Maade søgte at tildrage sig Opmærksomheden. Da „Erminia" hævder, at det aldeles ikke før Kollisionen har seet „Hilma"s røde Lanterne og derfor holdt sin Kurs uforandret, paa samme Tid som „Hilma" saa „Erminia"s grønne Lanterne i længere Tid, er Spørgsmaalet i første Haand, om Udkiget paa „Erminia" har været tilbørligt, eller om det er den som Skyld tilregnelig, at den ikke har seet „Hilma"s Lanterner.

Om Udkiget er af Sagens 1ste Vidne, Dæksgut paa „Erminia", forklaret, at han saa Udkigsmanden gaa frem og tilbage tvers over Bakken, og at Udkigsmanden i den sidste Tid før Sammenstødet ikke var af Bakken. 2det Vidne, Førstestyrmand paa „Erminia", forklarer, at han saa Udkigsmanden, naar denne gik frem og tilbage paa Bakken, hver Gang han var paa Bagbords Side, samt at Vidnet nys før Sammenstødet havde været forud, men ikke oppe paa Bakken, og havde seet forover med Natkikkert, uden at have opdaget noget. Og Udkigsmanden selv, om hvem det er oplyst, at han ser almindelig godt, har yderligere provet, at han stod paa Bakken forud og under hele sin Udkig var nøie opmærksom netop efter Lanterner, og det saavel forover som til Siderne. Han havde hertil en særlig Grund, da Skibet den foregaaende Dag havde havt Følge med en hel Del Seilere, som han ventede at have, ialfald delvis, forud eller forlig. Under sin Observation, forklarer Vidnet videre, iagttog han hverken nogen Agterlanterne eller nogen grøn eller nogen rød Lanterne i hele den Tid, han var paa Bakken før Sammenstødet. Han bekræfter, at Førstestyrmand ganske kort før Sammenstødet var forud; dog siger Udkigsmanden, at han var fremme paa Bakken, medens Styrmanden, som anført, selv kun siger, at han var forud og brugte sin Natkikkert.

Det Bevis for holdt Udkig, der efter Omstændighederne i nærværende Sag kan føres, har Sjøretten fundet at være tilfredsstillende, idet den udtaler, at den efter Bevislighederne ikke kan antage, at Udkiget fra „Erminia" har været mangelfuldt. Jeg slutter mig til Sjøretten forsaavidt, at man i Sagen maa gaa ud fra, at der ingen Skyld ligger hos „Erminia" ved Udkiget.

Men jeg lægger herved en væsentlig Vegt paa, at der her ved Høiesteret er oplyst en Omstændighed, der kan forklare, at man paa „Erminia" ikke har seet „Hilma"s røde Lanterne, og videre forklare, hvorledes Kollisionen har kunnet gaa for sig. Jeg sigter herved til de nye Oplysninger om Beskaffenheden af „Hilma"s Lanterner. Det er vistnok af Kristianssands Sjøret den 12te November 1900 udtalt, efterat Lanternerne var blevne besigtigede, at „Hilma"s Lanterner med Tilbebør, efter hvad man *„her"* kunde bedømme, være i fuld Orden. Men herved er at erindre, hvad der er oplyst af Havnefoged Isefjær, at Sjøretten manglede de nødvendige Instrumenter for at bedømme Lanternernes Lovmæssighed. Besigtelsen skede uden Hjælp af Chordemaaler, Fotometer og Normallanterne, og Isefjær udtaler, at disse Instrumenter var nødvendige for at undersøge, om Lampen i Lanternen stod paa sin rette Plads, samt til Bestemmelse af Lanternens Lysstyrke til enhver Tid. Paa Sjørettens Udtalelse kan jeg derfor ikke lægge synderlig Vegt, paa samme Tid som Besigtigelsen og Isefjær paa den anden Side oplyser Sidelanternernes Konstruktion, der, efter hvad der foreligger, var af den Beskaffenhed, at den kunde give en utilstrækkelig Lysstyrke. Lanternerne havde nemlig gjennemfarvede, glatte Glas med Fladbrændere uden Lampeglas. Og Kristianssands offentlige Kontor for Navigationsinstrumenter har i Skrivelse af 14de August 1902 udtalt, at Lanterner af Konstruktion som nævnt har yderst vanskelig for at lyse tilstrækkelig. Kontoret oplyser, at af 1529 undersøgte Lanterner har ca. 75 % ikke opnaaet at blive godkjendte uden Forbedringer, og nogen Sidelanterne af samme Konstruktion som „Hilma"s, heder det videre, er ikke til Dato blevet godkjendt og kan heller ikke blive det efter gjældende Regler. Kontoret oplyser endelig, at ved Undersøgelse af et Par Sidelanterner med Fladbrændere og gjennemfarvede Linser, der dog var riflede og saaledes skulde bevirke endog større Lysstyrke end glatte, lyste de kun fra 0.1 til 0.3 af det i de internationale Love forlangte. Kristiania offentlige Kontrolkontor oplyser i Skrivelse af 15de September 1902, at Lanterner af Konstruktion som „Hilma"s ikke tilfredsstiller Styringsplakatens Fordringer til Synsvidde. Ingen Lanterne af nævnte Konstruktion har erholdt Certifikat, siges der, og det samme udtales at have været Tilfældet ved Bergens Kontrolkontor.

Ved disse Oplysninger finder jeg det overveiende sandsynliggjort, at Lanternerne, omendskjønt „Hilma"s Mandskab har

forklaret, at de brændte klart før som efter Kollisionen, dog ikke kan være blevet iagttagne fra „Erminia" paa Grund af en utilstrækkelig Lysstyrke, og at Kollisionen *kan* forklares herved, uagtet Udkiget paa „Erminia" har været behørigt.

Jeg antager saaledes, at det foreliggende Tilfælde svarer til Sjøfartslovens § 221, at det ikke kan oplyses, at Sammenstødet er foraarsaget ved Skyld paa nogen af Siderne, i hvilket Fald hvert Skib skal bære sin Skade.

Det staar tilbage at behandle, hvorvidt Sjøfartslovens § 223 er bleven overtraadt af „Erminia", og i hvilket Fald det skulde ansees for at være Skyld i Sammenstødet, medmindre det beviste noget andet.

Jeg finder imidlertid, at § 223 ikke kan faa Anvendelse. Det er oplyst, at „Erminia" laarede sit Mersseil ned og affirede flere Skjøder, idet Situationen efter Meningen derombord var, at man ikke vidste, enten man „sak eller flød". Det er videre oplyst, at „Hilma"s Praining dog blev besvaret, om end Afstanden eller Støien af Sjø og Vind gjorde, at Svaret ikke kunde opfattes paa „Hilma".

Men navnlig lægger jeg Vegt derhos paa den Omstændighed, at „Hilma" ikke kunde formodes at være i nogensomhelst Fare. Den saaes at holde sin Kurs efter Sammenstødet, og „Erminia" satte Seil til igjen og fortsatte sin Kurs, da „Hilma" var ude af Sigte.

Jeg kommer altsaa til det Resultat, at Sjørettens Dom maa stadfæstes og finder, at Processens Omkostninger for Høiesteret bør ophæves.

K o n k l u s i o n :

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Efter hvad der nu er oplyst om Beskaffenheden af „Hilma"s Lanterner og deres sandsynlige Lysstyrke, er der Mulighed for, at „Hilma" trods et forsvarligt Udkig fra „Erminia"s Side ikke har kunnet observeres før umiddelbart forud for Sammenstødet.

Assessor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Roll.

Assessor *Motzfeldt*, de extraordn. Assessorer, Sorenskriver *Blom* og Adv. *Mejdell* og Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Paa Reise fra Norkjøping til Leithfjord med en Ladning Planker kolliderede Skonnert „Hilma", Kaptein Jønsson af Halmstad den 26de Oktober 1900 omtrent Kl. 3 Morgen i Farvandet mellem Ryvingen Fyr og Hanstholmen med et fremmed Barkskib.

Vinden var V. S. V. og „Hilma" styredes klods Bidvind for Bagbords Halser med Kurs N. V. $^1/_2$ V. 1 Stregs Afdrift, medens det kolliderende Skib lænsede med N. O. lig Kurs og Barkskibet fortsatte efter Kollisionen sin Kurs øst over uden paa gjentagne Praining at opgive Navn og Hjemsted. Umiddelbart efter Kollisionen peiledes fra „Hilma" Ryvingen Fyr i N. V. til V. efter Kompasset, og efter Kapteinens Skjøn antagelig 25 Kvartmil af. „Hilma" blev endel beskadiget og holdt af for Kristianssand, hvor den ankom omtrent Kl. 12 Middag og hvor Sjøforklaring optoges Dagen efter.

Den 30te Oktober indkom til Christiania Bark „Erminia" af Larvik i beskadiget Tilstand efter en Kollision, som den paa Reise fra Preston med en Ladning Cokes, Natten mellem 25de og 26de s. M. Kl. $2^1/_2$ havde havt med et ukjendt Fartøi, Skonnert eller Skonnertskib, der antagelig seilede Bidevind for Bagbords Halser, og efter Sammenstødet forsvandt agterover, idet „Erminia" der lænsede, efter Sammenstødet fortsatte sin Reise med Kurs O. t. N. 4 a 6 Minutter østenfor det Sted, hvor Sammenstødet havde fundet Sted, peiledes fra „Erminia" Kl. 4 Oxø Fyr i N. $^1/_4$ V. og efter Kapteinens Skjøn ca. 24 Kvartmil af. Sjøforklaringen optoges i Christiania den 31te Oktober 1900.

Da „Hilma" efter indhentede Oplysninger antog, at det Skib, som havde kollideret med „Hilma" var Barkskibet „Erminia" af Larvik, anlagdes ved Sjøretsstævning af 14de November 1900 nærværende Sag, hvorunder i Indlæg af $^{10}/_{12}$ 1900 fra Citantskabets Side er nedlagt Paastand om, at Bark „Erminia" af Larvik tilpligtedes at udrede til Skonnert „Hilma" af Halmstad Kr. 1580 — med 4 % Renter heraf fra $^{28}/_{11}$ 1900 med Tillæg af et passende Beløb bestemt ved Rettens Skjøn for paaført indirekte Tab (Havariudgifter og tabt Vinding), ligeledes med Renter fra Sagens Berammelse samt Sagens Omkostninger med et tilstrækkelig Beløb.

Derhos er Skonnert „Hilma" paastaaet kjendt berettiget til at sætte Bark „Erminia" til offentlig Auktion for af sammes Udbringende at søge skadesløs Dækkelse for Kapital, Renter og Omkostninger.

I Sessionen den 13de Februar 1901 er „Hilma"s Udgifter forvoldte ved Kollisionen opførte saaledes:

Skaden taxeret til	Kr. 1 580.00
Udgifter efter Specifikation	„ 835.37
	Kr. 2 415.37

Hvortil kommer Erstatning for Tidstab 30 Øre pr. Registerton 173.53 i 22 Dage ca. 1150, hvorefter den samlede Erstatning paastaaes sat til Kr.

3500 — med Renter fra Sagens Berammelse. Subsidiært paastaaes den nævnte Erstatning for Tab og Udgifter bestemt ved Rettens Skjøn.

Indstævnte Bark „Erminia" har paastaaet sig frifunden for „Hilma"s Tiltale og tilkjendt tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Indstævnte have anført, at det ikke er bevist, at det var „Erminia" som kolliderede med „Hilma" det eneste der vides med Sikkerhed er, at det var et Barkskib, som havde sort Række; men som alligevel kunde være hvidmalet. Der vrimler, anføres der, af Seilere i det omhandlede Farvand; „Erminia"s Kurs Ost til Nord passer netop for den Masse Fartøier, der har Kurs for Skagen, Gøteborg eller Sverige i det hele. Ved Sammenstødet var intet Raab hørt eller besvaret, saa ikke engang Sproget er konstateret. Hertil kommer anføres der, at Sammenstødet ikke er foregaaet til samme Tid for begge Skibe, idet „Erminia"s Kapteins Uhr viste Kl. $2^1/_2$ Morgen, medens „Hilma"s Uhr Kl. 3,10 altsaa 40 Minutter senere. Heller ikke passer det, anføres der, at „Erminia" efter Sjøforklaringen havde Oxø Fyr i Peiling, medens „Hilma" samtidigt havde Ryvingens Fyr i Peiling. At 2 Fartøier kommer ind, det ene til Kristiania det andet til Kristiansand og begge har været i Kollision med et andet Fartøi, er, anføres der, intet Bevis for, at det netop er disse to, som har stødt paa hinanden. Som Følge heraf benægter Indstævnte at „Hilma"s Sammenstød er foregaaet med „Erminia" og anfører sluttelig, at man fra „Erminia" ikke engang kunde se, om det Skib, som „Erminia" kolliderede med, var en Skonnert eller et Skonnertskib.

Fra Citantskabets Side er herimod anført bl. a., at det er paa det rene, at „Erminia" lænsende med nordostlig Kurs kolliderede med en Skonnert seilende Bidevind for Bagbords Halser med nordvestlig Kurs, — det blev af „Erminia"s Mandskab observeret, at Skonnertens Baugspryd og Klyverbom var brækket, samt at Skonnerten førte Fok og Undermersseil. „Erminia" har faaet sin væsentligste Skade ovenbords paa Styrbords Baug, hvor endel Stønnerter og Skanseklædningen er ramponeret. Efter Kollisionen fandtes endel af et fremmed Skibs Skanseklædning paa „Hilma"s Dæk, og umiddelbart efter Sammenstødet saa andet Vidne under „Erminia"s Sjøforklaring noget løst Gods fare fra Styrbord til Bagbord paa Skonnerten og overbord. „Hilma" indkom den 26de Oktober om Formiddagen til Kristiansand med brukken Klyverbom og Baugspryd. — At der er en Differance paa $^1/_2$ Time mellem de forskjellige Mandskabers Forklaringer, er, anføres der for den praktiske Mand en ganske betydningsløs Omstændighed, idet enhver ved, at der med Hensyn til Tidsangivelse i sin Almindelighed fast aldrig bliver, absolut Overensstemmelse mellem forskjellige Personer, og at der neppe er Ex. paa, at en Sjømand i selve Kollisionsøieblikket gjør nøiagtig Tidsobservationer, idet mangt og meget andet da er at ivaretage.

Med Hensyn til Stedet for Sammenstødet anføres, at naar man sætter de tagne Observationer af paa Nordsjøkartet og tager Hensyn til Tidsforskjellen og Gisningerne, vil man finde, at Punkterne praktisk talt falder sammen, idet det maa mærkes, at Ryvingen Synskreds kun er 22 og Oxø Synskreds kun 19 Kvartmil, og at Afstanden kun kan have været i høieste resp. 22 og 19 Kvartmil, medens det sandsynlige er, at begge Fartøier har været længere inde i Synskredsen. Ved paa Nordsjøkartet at afsætte Peilinger søger Citantskabet at godtgjøre, at „Hilma"s og „Erminia"s Kurser skjærer hinanden saa tydelig, som ønskelig kan være. Fra det Punkt, hvor Skibene befandt sig kunde man peile

Ryvingen og Oxø ligegodt. Fra „Hilma", der seilede nordvest over, med Bagbords Halser, var det naturligt at tage Peiling efter Ryvingen fra luv Bug, medens det fra „Erminia", der lænsede Nord-O. over maatte falde naturligst at peile Oxø. Citantskabet benægter, at andre Fartøier var i Nærheden idet hverken „Hilma" eller „Erminia" har observeret saadanne uagtet Natten var klar. Paa „Hilma"s Kommissionærs Efterforskning efter Skibe med Kollisionsskade viste det sig, at intet andet Skib var rapporteret end „Erminia", ligesom der heller ikke savnes noget Skib, som kunde have været i det omhandlede Farvand paa Kollisionstiden, og det maa erindres, at 2 Skibe, 1 Bark og 1 Skonnert maatte være sporløst forsvundne, hvis det ikke er „Erminia", som har seilet paa „Hilma". Sluttelig anføres der, at hvide Skibe med sorte Række ikke findes.

Retten skal bemærke, at den efter det anførte finder det utvilsomt, at det er „Erminia" som har kollideret med „Hilma".

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt „Erminia" er Skyld i Sammenstødet er fra Citantskabets Side anført bl. a. at da „Erminia" med frisk Kuling af V. S. V. lænsede mod N. O.-lig Kurs i klart og sigtbart Veir, medens „Hilma" seilede klods Bidevind med Bagbords Halser og efter Kurs N. V. $^1/_2$ V. og da „Hilmas" Lanterner som omprøvet under Sjøforklaringen og som kontrolleret af Kristiansands Sjøret var i den fuldstændigste Orden før og under og efter Sammenstødet, er det en given Sag, at Ulykken maa være hidført ved mangelfuld Udkik eller feilagtig Manøvrering fra „Erminias" Side. Videre anføres, at „Hilma" før og under Sammenstødet indrettede sig overensstemmende med Reglerne i Plakat af 16de Januar 1897 navnlig § 17 og 21, medens „Erminia" efter Sammenstødet istedenfor at lægge Bi for om fornødent at bringe Hjælp fortsatte sin Kurs og saaledes, selv om ikke Feilen alligevel laa klart i Dagen, ifølge Sjøfartslovens § 223 maatte paalægges Ansvaret.

Fra Indstevntes Side er herimod anført bl. a., at medens man ombord i „Erminia" tiltrods for nøiagtig Udkik intet har seet til „Hilma", har man ombord i dette Fartøi omtrent $^1/_2$ Time forud for Sammenstødet seet „Erminia"s grønne Lanterne og naar man saaledes fra „Hilma" i længere Tid havde fuldt Overblik over, at et lænsende Fartøi kom lige ned paa Skonnerten paa en saadan Maade, at Skonnertens Lanterner ikke kunde være seet af det lænsende Skib, burde og skulde man fra „Hilma" kunde forstaa, at den ikke er observeret og da havde „Hilma" til uafviselig Pligt at gjøre alt for at undgaa en Kollision, medens „Hilma" *intet* har gjort hverken for at vække det andet Skibs Opmærksomhed eller for paa anden Maade at undgaa Kollisionen, idet „Hilma" først i det yderste Øieblik forsøgte at luffe, noget, som da var forsent. Videre anfører Indstævnte, at „Hilma"s Lanterner ikke kan siges at have været i fuld reglementsmæssig Orden, hverken med Hensyn til Placement eller forøvrigt, idet de var placerede „agterfor tvers" og idet der er brugt Fladbrændere og blanke Glas. Den af Sjøretten i Kristiansand den 12te November 1900 foretagne Prøve anser Indstævnte ganske utilstrækkelig og vil, at Lanternerne skulde være indsendt til et Kontrolkontor som den eneste Maade, hvorved det kunde konstateres, hvorvidt de var forskriftsmæssige eller ei. —

Endelig anfører Indstævnte med Hensyn til Sjøfartslovens § 223, at „Erminia" har været fuldt opmerksom paa sin Pligt til at standse, og at

Seilene blev firede ned, medens Tilstanden, der fra først af forekom meget betænkelig, undersøgtes, men at Reisen fortsattes, da man $^1/_4$ Time efter Sammenstødet ikke saa noget Spor af den anden Seiler. Der tilføies, at det havde været en betænkelig Affære at kaste det kullastede „Erminia" paa mod den høie Sjø.

Da det ikke er bevist, anføres der, at „Erminia" har forvoldt Skaden, blev Kollisionen kasuel Hændelse paa Grund af manglende sikre Oplysninger, ligesom det maa erindres, at vor nye Sjøfartslov bedømmer Forholdet mellem Skylden og Erstatningens Størrelse.

Mod dette Indstevntes Anførte har Citantskabet atter anført, at den Omstændighed, at man fra „Hilma" for ca. $^1/_2$ Time forud for Kollisionen havde bemærket „Erminia"s grønne Lanterne, maatte berettige „Hilma" til at gaa ud fra, at „Erminia"s Folk havde observeret „Hilma"s klart brændende røde Lanterne, og at det maatte være en saa fjern Tanke, at et lænsende Fartøi skulde rende paa en Bidevindsseiler, at der ikke kunde opstaa Spørgsmaal om at foretage nogen Manøvre, forinden Kollisionen var uundgaaelig, og at enhver Ændring af Kurs eller Løben i Vinden fra „Hilma"s Side lige for Bougen af et sig nærmende Skib endog vilde have været det groveste Brud paa Sjøveisreglerne. Med Hensyn til, at der fra „Hilma" ikke blev blusset, luret eller ringet o. s. v., anføres, at „Hilma" ingen Grund havde til at tro, at der var nogensomhelst Fare for Sammenstød, og følgelig var der ingen Opfordring til at foretage noget. Med Hensyn til „Hilma"s Lanterner anføres bl. a., at „Hilma"s Styrmand strax, da man havde opdaget „Erminia"s grønne Lanterne, undersøgte om „Hilma"s Lanterner brændte klart, og da dette viste sig at være Tilfældet, havde „Hilma" intet andet at gjøre, end at holde sin Kurs. Det indrømmes, at et Skib skal gjøre Allarm, hvis det har nogen Grund til at tænke sig Fare for Sammenstød, men fastholdes, at noget saadant ikke in casu har været Tilfældet. Det kan ikke, anføres der, siges, at „Hilma"s Lanterner ikke var i Orden, efterat Kristiansands Sjøret har undersøgt dem og kontrolleret, at de var i fuld Orden og at de i fuldt Maal tilfredsstillede baade norske og svenske Regler. Nogen Bestemmelse om, at Lanternerne skal være placerede „forenfor tvers" findes ikke, og under enhver Omstændighed kunde i nærværende Tilfælde den røde Lanterne ikke skjules af noget Seil, idet „Hilma" seilede for Bagbords Halser. Heller ikke findes nogen Bestemmelse om, at Lanterner skal have riflede Glas og Rundbrændere. Rigtignok bestemmer norsk Veritas, at de under dennes henhørende Skibe skal have riflede Glas; men norsk Veritas kan ikke give Bestemmelser bindende for andre end de Skibe, der hører under Veritas, hvad der ikke er Tilfælde med „Hilma". Sjøloven (§ 312) anviser i Tilfælde som det foreliggende, kun Sjøretsskjøn, og naar en Sjøret har afgivet sit Skjøn, og Overskjøn ikke er forlangt, staar Skjønnet uanfægtet og dets Rigtighed kan ikke drages i Tvil. Loven giver ingen Anvisning paa noget Kontrolkontor, der desuden i Tilfælde ikke kunde afgive bedre Skjøn end en sjøkyndig Ret.

Fra Indstevntes Side fastholdes, at der fra „Erminia"s Side blev holdt forsvarligt Udkik, men at man ikke observerede „Hilma", medens man fra „Hilma" observerede „Erminia" ca. $^1/_2$ Time, og at Kollisionen vilde være undgaaet, hvis „Hilma" havde gjort sin Pligt i disse 30 Minutter, som den havde til sin Raadighed.

Retten skal bemærke, at det maa antages at være in confesso, at Vinden var VSV med stiv Kuling, og at Veiret var klart og sigtbart, men mørkt; at „Hilma" seilede klods Bidevind for Bagbords Halser, med Kurs NV ½ V 1 Stregs Afdrift, og at „Erminia" seilede rumt med Kurs O t. N med ca. 6 Mils Fart. Det maa videre ansees bevist, at „Erminia"s grønne Lanterne observeredes af „Hilma" en noksaa lang Stund forud for Sammenstødet —, der anføres af „Hilma"s Besætning under Sjøforklaringen den 27de Oktober 1900 ca. ½ Time, — med den Fart, „Erminia" løb, finder Retten det tvivlsomt, at det kan have været saa længe som ½ Time; det kan imidlertid have været mellem ¼ og ½ Time.

Og endelig maa dette ansees bevist, at „Hilma"s Lanterner brændte klart saavel forud for, som umiddelbart efter Sammenstødet. Under disse Forhold skulde det paaligge „Erminia" at vige for „Hilma" og saaledes, at det gik agtenom „Hilma", medens dette Fartøi skulde holde sin Kurs uforandret. Naar „Erminia" alligevel ikke veg for „Hilma", maa Grunden hertil være den, at man fra „Erminia" ikke observerede „Hilma" før Kollisionen. Efter Sjørettens Besigtelse og Skjøn af 12te November 1900 var „Hilma"s Lanterner reglementsmæssige, og Retten er med Citantskabet enig i, at Sjørettens Skjøn her maa være afgjørende, saalænge det staar urokket.

Da „Hilma" seilede Bidevind for Bagbords Halser, kunde under ingen Omstændigheder „Hilma"s røde Lanterne skjules af noget Seil, og den skulde derfor kunne været observeret fra „Erminia".

Naar den imidlertid ikke har været seet af „Erminia", saa maa dette enten have sin Grund i mangelfuldt Udkik fra „Erminia" eller i andre tilfældige Aarsager med Hensyn til Udkiket fra „Erminia", er det under Sjøforklaringen den 31te Oktober 1900 forklaret af „Erminia"s Mandskab, at der fra „Erminia"s Side blev holdt Udkik, at Udkiksmanden havde sin Plads paa Bakken forud, og at Styrmanden opholdt sig midtskibs for Kontrollens Skyld, og at Styrmanden kort før Sammenstødet havde været forud hos Udkiken, uden at opdage nogen Seiler, og i Sessionen den 10de December 1900 er det af 1ste Vidne forklaret, at Udkiksmanden, der saa ualmindelig godt, gik frem og tilbage tvers over Bakken, og den sidste Tid før Sammenstødet ikke var fra Bakken, samt at „Erminia"s Seil ikke hindrede den frie Udsigt fra Bakken. Ligeledes er det af 2det Vidne forklaret, at Vidnet, Styrmanden, nys før Sammenstødet havde været forud, dog ikke oppe paa Bakken, og havde seet forover, og under dette brugt Natkikkert, uden at se noget, samt at Vidnet ellers forud for, og under Sammenstødet stod forenom Kahytten paa Bagbords Side, hvorfra han havde Udsigt til Bagbords Side af Bakken, og saa Udkiksmanden hver Gang denne under sin Gang frem og tilbage paa Bakken var paa Bagbords Side. Det kan efter dette ikke antages, at Udkiket fra „Erminia" har været mangelfuldt, og det maa derfor efter Rettens Formening have sin Grund i andre tilfældige Omstændigheder, at „Hilma" ikke observeredes af „Erminia"; hvilke Omstændigheder dette har været, tør Retten ikke udtale sig afgjørende om, men skal alene anføre, at „Hilma" er et lidet Fartøi, og at Sjøen var høi og brækkende, og at det ikke er usandsynligt, at dette i og for sig kan have været tilstrækkeligt til at hindre, at „Hilma"s røde Lanterne kunde observeres fra „Erminia". Retten tør saaledes ikke anse det bevist, at nogen Forsømmelse fra „Erminia"s Side er Skyld i Sammenstødet.

Men selv om det skulde kunne antages, at Udkiket fra „Erminia" ikke havde været tilstrækkelig skarpt, hvad Retten altsaa efter det Oplyste ikke tør gaa ud fra, saa er det Spørgsmaal om, hvorvidt ikke „Hilma" selv for endel er Skyld i Sammenstødet.

Det er, som ovenfor anført, bevist, at man fra „Hilma", ialfald fra mellem $^1/_4$ og $^1/_2$ Time forud for Sammenstødet observerede „Erminia"s grønne Lanterne, og man havde det paa det Rene, at „Erminia" lænsede med nordøstlig Kurs.

Det maa vistnok antages, at „Hilma" fra først af har været berettiget til at gaa ud fra, at „Erminia" ogsaa paa sin Side havde observeret „Hilma" og vilde manøvrere saaledes, at der ikke var nogen Fare for Sammenstød; men da „Hilma" saa, at „Erminia" stadig holdt sin Kurs uforandret, ogsaa efterat Skibene havde nærmet sig hinanden stærkt, burde man paa „Hilma" have kunnet forstaa, at „Hilma" ikke var observeret af „Erminia", og saaledes ogsaa seet, at der kunde være Spørgsmaal om Fare. Og under disse Omstændigheder var „Hilma" efter Rettens Formening ikke berettiget til at beholde sin Kurs uforandret. „Hilma" burde da enten faldt af eller, hvis dette maatte ansees betænkeligt, luffet, eller der burde ialfald været anvendt et eller andet af de Midler, som Sjøveisreglerne anviser, og som stod til Raadighed, for at vække „Erminia"s Opmærksomhed. Og Retten finder, at „Hilma" ved under de forhaandenværende Omstændigheder at undlade ethvert Skridt for at undgaa Sammenstødet, maa siges ialfald for en væsentlig Del selv at være Skyld i dette. Med Hensyn til, at „Erminia" efter Sammenstødet fortsatte sin Kurs uden at yde „Hilma" og dettes Besætning Hjelp eller undersøge, om saadan var fornøden eller opgive sit Navn m. m., maa merkes, at „Erminia"s Mersseil laaredes ned og flere Skjøder affiredes og Prammen gjordes klar, idet man paa „Erminia" ikke vidste, enten man „sak eller flød", og at det sandsynligvis vilde have været forbunden med Fare for eget Skib at kaste paa Vinden med det kullastede Skib i den høie og brækkende Sjø, især deleshed naar flere Stønnerter var brukket, samt at „Hilma"s Praining besvaredes, om end Afstanden eller Støien af Sjø og Vind gjorde, at Svaret ikke kunde opfattes paa „Hilma". Det maa i denne Forbindelse ogsaa merkes, at man fra „Erminia" saa, at „Hilma" holdt sin Kurs efter Sammenstødet, og at „Erminia" først satte Seil til igjen og fortsatte sin Kurs efterat „Hilma" var ude af Sigte.

Retten kan saaledes ikke finde det oplyst, at Sammenstødet er foraarsaget ved Skyld fra „Erminia"s Side, og hvert Skib maa da bære sin egen Skade. „Erminia" maa saaledes blive at frifinde for „Hilma"s Tiltale.

Processens Omkostninger finder man at burde ophæve.

Indhold: 50. Norges Høiesteret: Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab mod Dampskibet „Dorothy"s Rederi ved J. Martens. — 51. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise" mod C. K. Hansen. — 52. Norges Høiesteret: Skonnert „Hilma"s Rederi mod Aktieselskabet „Erminia".

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 20	Aargang IV	1903

53.

Bergens Sjøret, den 5te Juni 1903.

Dampskibet „Siggen"s Rederi
(Overretssagf. Torjusen)

mod

Bergens mekaniske Værksted
(Overretssagfører Chr. Ameln).

Efter endt Prøvetur opstaar der Ildsvaade ombord paa Dampskibet „Siggen" ved Uforsigtighed, udvist af en af Værkstedets Folk under Skiftning af en Kran i Petroleumstanken. Værkstedet dømmes til at erstatte Rederiet derved forvoldt direkte og indirekte Skade og Tab. En i Kontrakten indeholdt Klausul om, at Prøveturen skulde finde Sted for Rederiets Risiko, antages kun at have Hensyn til Risikoen for hændelig Skade.

Dampskibet „Siggen"s Rederi har anlagt nærværende Sag mod Bergens mekaniske Værksted i Henhold til Sjøretsstevning af 11te Juni 1902, hvoraf hidsættes følgende:

Dampskibet „Siggen", der er bygget paa Bergens meka-

niske Værksted, gik den 5te September f. A. Prøvetur. Efter udført Prøvetur ankrede Skibet omkring Kl. 5 op paa Puddefjorden. Medens det henlaa der, lod Værkstedet sine Folk udføre endel Arbeider og Forandringer med forskjelligt, som havde vist sig ikke at være i Orden. Blandt andet skulde efter Ordre fra Værkstedets Formand og Værksmesteren en af Værkstedets Arbeidere skifte Kranen i Petroleumstanken. Paa denne var omtrent 1 Fod Petroleum. Under Kranens Skiften havde Arbeiderne et bart Lys staaende i en Afstand af omkring 3½ Fod. Da Kranen, som er anbragt i Tankens Bund, blev udtaget, sprutede Petroleum til alle Sider og maa antages at være bleven antændt af det i Nærheden staaende brændende Lys. En betydelig Brand opstod derved og foranledigede adskillig Skade, hvilken er udbedret af Værkstedet. Foruden denne Skade og deraf følgende Reparationer, som Værkstedet selv maa bekoste, da dette gjennem sine Folk er ansvarlig for Branden, idet denne er foraarsaget ved en iøinefaldende Uforsigtighed fra Arbeidernes og Formandens Side, har Skibet lidt forskjellige andre Tab, dels ved direkte paaførte Omkostninger, saasom Godtgjørelse til Ingeniør Valentinsen, Udgifterne ved Sjøforklaring og Besigtelse og dels ved Skibets af Reparationen foranledigede Ophold i 6 Dage, hvilket alt med Renter fordres erstattet af Værkstedet."

Citantskabets principale Paastand gaar ud paa Tilkjendelse af Erstatning efter uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning for ethvert Udlæg og Tab, Rederiet er paaført ved den nævnte Brand med deraf følgende Reparation og Ophold med Renter af Skjønsbeløbet og Sagsomkostninger. Subsidiært paastaar Citantskabet sig tilkjendt Kr. 1395.96 med Renter heraf og Sagsomkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifundet og tilkjendt Sagsomkostninger og har derhos i Henhold til udtagen Kontrastevning paastaaet Citantskabet tilpligtet at godtgjøre Værkstedet Reparationsomkostningerne i Anledning af den omhandlede Ildsvaade med Kr. 3614.88.

At Ilden er opstaaet paa den i Stevningen angivne Maade, maa ansees bragt paa det Rene ved de under den afholdte Sjøforklaring fremkomne Oplysninger. 5te Vidne forklarer, at han af Indstevntes Værkstedsformand Pedersen (6te Vidne) efter endt Prøvetur havde faaet Ordre til at skifte en lækkende Kran i

Oljetanken. Ordren gik ud paa, at han skulde have en Træplug klar for midlertidig at sætte i Hullet, saasnart Kranen var taget ud, og holde en Pøs under for at tage mod Oljedryp. Andre Forsigtighedsregler havde Formanden ikke nævnt. Under Arbeidet havde Vidnet et bart Lys staaende paa Ballastpumpens Ventilhus, antagelig henimod 4 Fod fra den nævnte Kran. Vidnet havde faaet denne ud og arbeidede netop med at sætte Træpluggen i Hullet, da Oljen sprutede ud til alle Sider, og i samme Nu stod Vidnet midt i Ilden.

Retten finder ogsaa at maatte give Citantskabet Medhold i, at den anvendte Fremgangsmaade maa betegnes som uforsigtig. Man kan ved Bedømmelsen heraf ikke lægge nogen afgjørende Vægt paa de 3 i Sagens sidste Session afhørte Kontravidners Prov, gaaende ud paa, at den af 5te Vidne anvendte Fremgangsmaade er overensstemmende med, hvad der i lignende Tilfælde almindelig gjøres ombord i Skibe. Disse Vidner staar alle i Afhængighedsforhold til Indstevnte, og 1ste Kontravidne har under Sjøforklaringen selv betegnet det som en Uforsigtighed at udføre det omhandlede Arbeide med bart Lys staaende der, hvor 5te Vidne havde sat det. Sjøforklaringens 1ste Vidne, der var Indstevntes Garantimaskinist ombord, har forklaret, at han ved Middagstid (den Dag, Ildsvaaden indtraf) havde talt med Skibets 2den Maskinist om Kranen, og at de var blevne enige om at skifte den selv, naar Tanken var tom. Imidlertid havde senere Indstevntes Formand (6te Vidne) spurgt Vidnet, om det ikke lod sig gjøre at skifte Kranen allerede samme Dag, hvortil Garantimaskinisten havde svaret, at det nok med Forsigtighed kunde lade sig gjøre, idet han samtidig havde angivet paa hvilken Maade, efter hans Mening, Skiftningen burde udføres. Af 6te Vidnes Forklaring fremgaar det, at dette Vidne ikke havde givet 5te Vidne specielle Forsigtighedsregler. Han havde, siger han, glemt sin Samtale med 1ste Vidne. Den Forsigtighedsforanstaltning, som 1ste Vidne havde foreskrevet, bestod, efter hvad 6te Vidne har forklaret, i at sænke ned en Gummidug for at dække Kranhullet under Skiftingen.

Spørgsmaalet bliver dernæst, om Indstevnte kan gjøres ansvarlig for den af 5te Vidne udviste Uagtsomhed og for dennes Følger. Ogsaa dette Spørgsmaal finder Retten at maatte besvare bekræftende, idet det er paa det Rene, at det paalaa Indstevnte

at udbedre Mangelen ved Kranen i Petroleumstanken, og at Arbeidet udførtes af 5te Vidne — der selv var en af Indstevntes Folk — efter Ordre af Værkstedets Formand. Naar Indstevnte har paaberaabt sig, at Kontrakten mellem Indstevnte og Citantskabet indeholdt Bestemmelser om, at Værkstedets Risiko kun varede, indtil Skibet var færdigt til Prøvetur, medens Prøveturen skulde finde Sted paa Rederiets Risiko, da er hertil at bemærke, at der ved nævnte Bestemmelser alene kan være sigtet til Risikoen for hændelig Skade, idet Meningen ikke kan have været, at Indstevnte fra det Øieblik af, at Skibet var færdigt til Prøvetur, havde fraskrevet sig Agtsomhedspligt i sin videre Befatning med Skibet og skulde være fri for at bære Følgerne af egen Uforsigtighed.

Af Foranstaaende vil for det første følge, at Citantskabet maa blive at frifinde i Kontrasøgsmaalet, idet Indstevnte selv maa bære Udgifterne ved Reparationen. Citantskabet formenes imidlertid ogsaa at maatte have Krav paa Erstatning for bevisligt Tab, der er en Følge af Branden. Med Hensyn til Udstrækningen af dette Tab bemærkes, at efter Proceduren maa Spørgsmaalet om tabt Fortjeneste ansees bortfaldt, hvorfor Gjenstanden for Erstatning formentlig kan ansees begrænset til de specielle Poster, der ligger til Grund for Citantskabets subsidiære Paastand; mod disse Poster har Indstevnte alene fremsat en almindelig Benægtelse, uden at have angivet, enten det er de opførte Udlægs Størrelse eller om det overhovedet er Citantskabets Adgang til at kræve disse Udlæg erstattede, der bestrides. Idet Retten finder at maatte godkjende Citantskabets Krav paa Erstatning af de omhandlede Udlæg, formenes efter det Anførte disses Størrelse at maatte ansees in confesso, hvorfor Citantskabets subsidiære Paastand vil blive at tage tilfølge.

Indstevnte findes at burde tilsvare Citantskabet Sagens Omkostninger.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte, Bergens mekaniske Værksted, bør til Citantskabet, Dampskibet „Siggen"s Rederi, betale Kr. 1395.96 — et Tusen tre Hundrede og fem og niti Kroner og seks og niti Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra

11te Juni 1902 til Betaling sker, samt i Sagsomkostninger 120 — et Hundrede og tyve — Kroner.

I Kontrasøgsmaalet bør Citantskabet for Indstevntes Tiltale fri at være.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Ludvig Dahl.

O. O. Bergh. *E. Engelsen.*

54.

Norges Høiesterets Dom, den 13de Juni 1903.

Jac. O. Lyngaas & Co.
(Advokat Johan Bredal)

mod

Ivar Stenehjem
(Advokat H. Feragen)

En Assurance for Kasko og Udstyr tegnes gjennem en Subagent, og Præmien erlægges mod Police og Interimskvittering. Nogle Uger efter Skibets Afseiling kommer der Besked fra de interesserede Assuranceselskaber, at de ikke vil acceptere de Betingelser, paa hvilke Forsikringen var tegnet, og den Forsikerede erklærer da, at han ingen Forsikring vil have, samt fordrer de erlagte Præmier tilbagebetalt, idet han tilbageholder Policen og den foreløbige Kvittering som Sikkerhed. Forsikringsselskaberne dømmes til at tilbagebetale den fuldt betalte Præmie, idet det efter Omstændighederne maatte antages, at ingen Forsikringskontrakt var kommet istand.

Under 10de September 1901, er ved Sjøret i Tønsberg i nærværende Sag afsagt saadan Dom:

„De Indstevnte, Jac. O. Lyngaas & Co., bør til Citanten, Ivar Stenehjem, betale 1575 — femtenhundrede og fem og sytti — Kroner med 4 — fire — Procent i aarlig Rente, deraf fra 23de Marts 1900, til betaling sker. Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes etc.“

Det ene af Rettens Medlemmer dissenterede og stemte for Indstevntes Frifindelse for Citantens Tiltale i Sagen og Procesomkostningernes Ophævelse.

Sjørettens Dom er af Jac. O. Lyngaas & Co. indbragt til Prøvelse af Høiesteret, hvor Sagen har været behandlet skriftlig. Appellanten har nedlagt saadan Paastand: At Jac. O. Lyngaas & Co. frifindes for I. Stenehjems Tiltale, subsidiært mod at betale 385 Kroner, samt tilkjendes Sagens Omkostninger for begge Retter.

For Ivar Stenehjem er saadan Paastand nedlagt: At Sjørettens Dom stadfæstes, og at Indstevnte, Ivar Stenehjem, hos Appellantskabet, Jac. O. Lyngaas & Co., tilkjendes Omkostninger for Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand, og nærmere Omstændigheder henvises til Sjøretsdommens Præmisser, idet bemærkes, at ved Høiesteret er fremlagt som yderligere Dokumentation diverse Telegrammer, Korrespondance, Erklæringer m. m.

Man antager ved Sagens Afgjørelse at maatte lægge til Grund den Forklaring, der af Appellantens Subagent, Havnefoged Gundersen, er afgivet under Thingsvidne den 15te marts 1901. Ifølge denne Forklaring erindrer han med Bestemthed, at da det af ham meddeltes Indstevnte, Stenehjem, at Appellanten ikke vilde gaa ind paa Aussurancetegning paa andre Vilkaar end de, der var opstillede i de to Policer, der blev Vidnet oversendt fra Appellanten, udtalte Indstevnte, Stenehjem, at han ingen Assurance vilde have. Vidnet prover videre, at efter Vidnets bedste Skjøn og Erindring forholder det sig saa, at Vidnet tilbød Indstevnte at tilbagebetale Differentsen mellem Præmierne for den større og mindre Udstyrspolice, ligesom Vidnet har erklæret, at Indstevnte ikke vilde modtage de to nye, fra Appellanten tilstillede Policer, da han ikke fandt Policerne i Overensstemmelse med den med Vidnet trufne oprindelige Overenskomst.

Efter dette maa man gaa ud fra, at det forholder sig, som af Indstevnte, Stenehjem, paastaaet, at han var villig til naarsomhelst at udlevere de fra Subagenten modtagne to Dokumenter (Udstyrsforsikringspolicen og Interimspolice for Kaskoforsikring) mod at erholde tilbage de af ham erlagte 1575 Kroner, medens Subagenten alene var villig til at refundere den ovenfor nævnte Differents, den udgjør 385 Kroner.

At Indstevnte under disse Omstændigheder, da Subagenten var uvillig til at tilbagebetale ham hans samlede Udlæg, ikke leverede de modtagne Dokumenter fra sig, kan ikke udlægges til hans Skade. At det ikke har været hans Mening at forandre Standpunkt, synes ogsaa at fremgaa af, hvad der iøvrigt er oplyst i Sagen. Ifølge Erklæringer, der forresten er udenretslige, men dog ikke kan sættes ganske ud af Betragtning, har Indstevnte til Bekjendte udtalt, at han havde trukket sig tilbage fra Forsikringen og til Subagenten sagt, at han ingen Assurance skulde have, men dog vilde beholde Interimskvitteringen og Udstyrspolicen som simple Kvitteringer for hvad han havde betalt Subagenten. Særlig kan bemærkes, at han i Juli 1898 konfererede mod Sagfører Jentoft under dennes Ophold i Vardø under Lagmandstinget dersteds, og at denne Konference, efter hvad Jentoft synes at erindre (han tør ikke udtale sig bestemtere,

end at det foresvæver ham), angik Indstevntes Ret til at hæve Assurancen, fordi han mente, at der ikke var kommet nogen Assurancekontrakt istand. Endvidere er det ved Erklæring fra Sagfører Simonsen i Vardø oplyst, at han Sommeren 1898 modtog til Ordning for Indstevnte den heromhandlede Assurancetvist. Den 25de August nævnte Aar modtog bemeldte Sagfører blandt andre Papirer Interimspolicen af 3de Mai 1898 og Udstyrspolicen af 29de April 1898 og tilskrev under 27de August Subagenten, uden at dette Brevs Indhold nærmere er bleven legimiteret, idet Sagføreren ingen Kopi har taget deraf, og Subagenten ikke har kunnet skaffe Orginalen. Imidlertid blev nævnte Sagfører syg af Gigtfeber, saa han først Vaaren 1899 kunde optage Sagen til Behandling. Dennes Behandling blev senere overtaget af andre Sagførere.

Fra sin Tur til Ishavet kom det under Sagen omhandlede Fartøi „St. Nicolai" tilbage til Norge 2den September 1898.

Efter hvad der saaledes foreligger, er Høiesteret enig med Sjørettens Majoritet i, at naar Indstevnte ligeoverfor Subagenten har erklæret ingen Assurance at ville have, naar han ikke kunde faa den paa de oprindelige Vilkaar, og paa den anden Side Subagenten hverken har villet i sin Tid betale den erlagte Præmie tilbage og heller ikke har villet erkjende, at Forsikringen i sin oprindelige Form var bindende for Assuranceselskaberne, maa Følgen heraf være, at Kontraktsforholdet er bleven hævet.

Ved Subagentens Optræden antages Appellanten at være bleven bunden, uden at det kan komme i Betragtning, hvad Appellanten anfører om, at Subagenten har forsømt at underrette Appellanten om, at Indstevnte havde annulleret sin Forsikring.

Processens Omkostninger for Høiesteret antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

D o m:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Efter forgjæves anstillet Forligsmægling ved Tønsbergs Forligelseskommission og her ved Retten har Ivar Stenehjem sagsøgt Jac. O. Lyngaas & Co. som Repræsentanter for:

Nord Deutsche	Versicherungs	Gesellschaft,	Hamburg	
Nord-Vest Deutsche	Do.	Do.	Do.	
Mitt und Rück	Do.	Do.	Kosmos	Do.

Münchener Rückversich. Gesellschaft, München, ved Sjøretsstevning af 5te December 1900 til Betaling af Kr. 1575.oo med Renter og Omkostninger.

De Indstevnte har principalt paastaaet sig frifundet for Citantens Tiltale og subsidiært frifundet mod at betale Kr. 385.oo samt for begge Tilfælde paastaaet sig tilkjendt Sagens Omkostninger.

Sagens Sammenhæng er i Korthed følgende: I Slutningen af April 1898 henvendte Citanten sig til de Indstevntes Subagent i Vardø Havnefoged Gundersen angaaende Assurance af sit Ishavsfartøi „St. Nikolai" med Udstyr. Efter en Del Underhandlinger udstedte Subagenten Police for Udstyrsforsikringen til Beløb Kr. 10500.oo og meddelte Interimskvittering for Kaskoforsikringen til Beløb Kr. 12000.oo. Citanten betalte Præmier for begge Forsikringer med tilsammen Kr. 1575.oo nemlig for Kaskoforsikringen Kr. 840.oo. og for Udstyrsforsikringen Kr. 735.oo. Efter at have modtaget Policen og Interimskvitteringen lod Citanten Skibet afseile til Ishavet.

Nogen Tid efter antagelig 3 à 4 Uger — modtog Citanten gjennem Subagenten Meddelelse fra de Indstevnte om at Selskaberne ikke vilde overtage Risikoen for Udstyret for et høiere Beløb end Kr. 5000.oo og samtidig oversendtes Policer for henholdsvis Kr. 12000.oo og Kr. 5000.oo.

Da disse Policer forevistes Citanten erklærede denne, at han ikke vilde modtage dem og at han, hvis ikke den gjennem Subagenten tegnede Assurance godkjendtes, ikke vilde have nogen Assurance. Herom underrettede Subagenten de Indstevnte, som ikke fandt at kunne godkjende den oprindelig tegnede Forsikring og da dette Indstevntes Svar meddeltes Citanten, erklærede denne paany at han ingen Assurance vilde have. Han beholdt imidlertid Policerne som Bevis for den erlagte Præmie, hvilken han forgjæves forlangte tilbagebetalt. Derimod var de Indstevnte villige til at tilbagebetale Differencen mellem Præmierne for den først tegnede Assurance og den sidst tilbudne. Dette vilde Citanten ikke indgaa paa, idet han fastholdt, at han ingen Assurance vilde have.

Efter dette mener Citanten, at den oprindelig tegnede Forsikring er annuleret idet den af begge Parter er tilbagekaldt og paa at tegne nogen ny Assurance efter det af de Indstevnte senere udstedte Policer har han ikke indgaaet. Han mener sig derfor berettiget til at erholde tilbagebetalt de erlagte Præmier.

De Indstevnte hævder derimod, at den ved Subagenten tegnede Assurance var bindende saavel for dem eller de ved dem repræsenterede Selskaber, som for Citanten. De Indstevnte eller Selskaberne har under Fangstturen baaret Risikoen for det oprindelig tegnede Beløb og er derfor berettiget til at oppebære Præmie derefter. Subsidiært mener de Indstevnte, at Citanten var pligtig til at modtage og betale Præmie efter de senere udstedte Policer og de erkjender at Citanten for dette Tilfælde er berettiget til at erholde tilbagebetalt Kr. 385.oo af den erlagte Præmie.

Rettens Majoritet, Formanden og et af de Sjøkyndige Medlemmer skal bemærke, at den vistnok er enig i at den oprindelige ved Subagenten tegnede Assurance var bindende for de Indstevnte og de ved dem repræsenterede Selskaber, men da de Indstevnte havde erklæret at de ikke vilde vedstaa denne Assurance og da Citanten ligeledes i bestemte Udtryk og gjentagende havde erklæret, at han ingen Assurance vilde have, kan Majoriten ikke komme til andet Resultat end at den oprindelige Forsikring lydende paa Kr. 22500 oo

er annulleret og nogen ny Forsikring paa Kr. 17000.oo kan ikke skjønnes at være kommet istand.

Hvis Fartøiet havde forlist paa Turen kunde Citanten ikke have fordret sig Erstatningssummen udbetalt selvom han havde Policen og Interimskvitteringen ihænde, idet han selv udtrykkelig havde erklæret, at han annullerede Kontrakten.

En Følge af at Kontrakten er hævet af begge Parter maa det efter Minoritetens Formening blive at de Indstevnte maa tilpligtes at tilbagebetale det erlagte Præmiebeløb med Renter fra Forligsindkaldelsen. Sagens Omkostninger findes at burde ophæves.

Det tredie af Rettens Medlemmer kan ikke være enig i foranstaaende Ressonnement eller i det Resultat hvortil Majoriteten er kommet.

Majoriteten formener, at den oprindelig tegnede Forsikring var bindende for begge Parter og at Citanten med Policen og Interimskvitteringen ihænde kunde have krævet Erstatning efter deres paalydende Kr. 22500.oo, hvis Fartøiet paa Turen var forulykket. Minoriteten kan heller ikke finde, at der fra Citantens Side er foretaget bindende Skridt for at faa Forsikringen annuleret eller fremsat bestemt og presserende Krav paa at faa Præmierne tilbagebetalt før henved 2 Aar efter.

Den mener derfor, at de Indstevnte har staaet Risikoen for det høieste Beløb under Turen og derfor er berettiget til at beholde de modtagne Præmier

Minoriteten kommer saaledes til det Resultat at de Indstevnte maa blive at frifinde for Citantens Tiltale i denne Sag, idet ogsaa den finder, at Sagens Omkostninger bør ophæves.

I Henhold til Majoritetens Votum blev derefter Dom afsagt.

55.

Norges Høiesterets Dom, den 13de Juni 1903.

J. Eliassen og J. E. Johannesens Enke
(Advokat Nøstdal)

mod

Johan Kahrs & Ko., Bergen
(Advokat Knut Dybwad).

I Bergen existerer der en sædvansmæssigt fastslaaet Ordning, hvorefter de, der regelmæssig benytter Leieskuder, i Henhold til et forudsat stiltiende Samtykke fra Eiernes Side, kan tage Leieskuden tilleie uden speciel Tilladelse fra Eierne, og uden at de eller nogen paa deres Vegne er tilstede; men den, der saaledes tager Skuden tilleie, svarer ogsaa for hændelig Skade paa Leieskuden under Leietiden.

Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder kan i det Væsentlige henvises til Bergens Sjørets Dom af 7de Januar 1898.

Enkelte for Høiesteret fremlagte nye Bevisligheder ville nedenfor blive berørte.

Ved denne Dom blev saaledes kjendt for Ret:

Indstevnte, Johan Kahrs & Ko., bør til Citanten, J. Eliassen og E. Johannesen, betale Kr. 8.00 — otte Kroner — med 4 — fire — Procent Rente fra 9de Juli 1896 indtil Betaling sker, men forøvrigt for deres Tiltale i denne Sag fri at være. Processens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 8 Dage o. s. v."

Denne Dom er af Citanterne for Sjøretten (nu J. Eliassen og E. Johannesens Enke), i Medhold Opreisning ved Stevning af 10de November 1898 indbragt for Høiesteret, hvor der af dem er nedlagt saadan Paastand:

„At den paaankede Sjøretsdom underkjendes og Appellanterne tilkjendes:

1. Kr. 1010.26 med Renter fra Sjøretsstevningens Berammelse 9de Juli 1896,
2. Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd paa Indstevntes Bekostning for Appellanternes Afsavn af Skuden qv. med Renter,
3. Sagsomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Efterat et vakt Spørgsmaal om Sagens Afvisning, som ikke henhørende under Sjøret, ved Høiesterets Kjendelse af 20de December 1902 var afgjort i benægtende Retning (Retstid. 1903 S. 122), har Indstevnte for Høiesteret nedlagt saadan Paastand:

„At Indstevnte frifindes og tilkjendes Sagsomkostninger for Sjøret og Høiesteret.

Subsidiært: At Indstevnte tilpligtes at betale Erstatning efter Skjøn, optaget paa Appellanternes og Indstevntes Bekostning."

For Høiesteret er der fra begge Parters Side fremlagt Erklæringer til Støtte for hver Parts Fremstilling af Sagen. Ogsaa i den Skikkelse, hvori Sagen saaledes foreligger, finder Høiesteret med Sjøretten at maatte gaa ud fra, at der i Bergen bestaar en sædvansmæssig fastslaaet Ordning, hvorefter de, der regelmæssig benytter Leieskuder, i Henhold til et forudsat stiltiende Samtykke fra Eiernes Side, kan tage Leieskuder tilleie uden speciel Tilladelse fra dem, og uden at de eller nogen paa deres Vegne er tilstede. Ved Siden af Sagens øvrige Oplysninger lægger Høiesteret i saa Henseende navnlig Vægt paa en af Bergens Havnekontor under 14de September 1899 afgiven Erklæring.

Høiesteret er med Sjøretten enig i, at der intet er at lægge Kahrs & Ko. til Last med Hensyn til Skudens Behandling, og at derfor den indtraadte Skade er at anse som hændelig. Spørgsmaalet om Indstevntes Erstatningspligt maa da afhænge af, paa hvilke Vilkaar det omhandlede stiltiende Samtykke af Eierne kan forudsættes at være givet. Sjøretten gaar uden videre ud fra, at naar her foreligger et Leieforhold, maa de almindelige Retsregler om Leieforhold komme til Anvendelse, og at Ansvaret for hændelig Skade derfor maa paahvile Eieren. Men ligesom dette i et specielt omkontraheret Leieforhold kun gjælder, hvor intet andet er aftalt, saaledes maa det Afgjørende her være, hvad der kan ansees at ligge i det forudsatte stiltiende Samtykke.

I og for sig maa det nu ansees ganske naturligt, om Samtykket er betinget af, at Leietageren svarer for Hændelse.

Paa den ene Side er Eieren i dette eiendommelige Retsforhold ganske afskaaret enhver Indsigelse mod Leietagerens Person — naar han blot tilhører den Kreds, som Retten til saadan Leietagning overhovedet ansees at tilkomme — og ligeledes afskaaret enhver Kontrol med den Maade, hvorpaa Leietageren optræder i Forholdet. Og paa den anden Side maa det efter en for Høiesteret fremlagt Erklæring antages, at Skuder ikke kan

holdes tidsassurerede, men maa forsikres for hver enkelt Leilighed, og at derfor, i Leieforhold som det heromhandlede, kun Leietageren, men ikke Eieren, kan tegne Assurance.

Der foreligger ogsaa i Sagen en Række Forklaringer, som positivt gaar ud paa, at Leietageren her altid har Ansvaret. Sagens 1ste, 2det og 3die og 6te Hovedvidne har saaledes provet, at der, dem bekjendt, altid har været forholdt saaledes, at der i Tilfælde af Skade paa en uden Eierens Samtykke taget Skude er bleven betalt Erstatning til Eieren. I samme Retning gaar en Række for Høiesteret dokumenterede ubeedigede Erklæringer; i Flertallet af disse tilføies det derhos udtrykkelig, at Skader er bleven erstattet uanseet Skyld eller Ikke-Skyld hos Leietageren. Nogen Erklæring eller Vidneforklaring i modsat Retning foreligger ikke. Heller ikke er der oplyst noget om, at der i noget tidligere indtruffet Tilfælde ikke skulde være bleven svaret Erstatning for Skade paa en leietagen Skude.

Endelig fortjener det at bemærkes, at der, efter hvad Bergens Havnekontor oplyser i en for Høiesteret fremlagt Erklæring af samme Dato som den ovenfor nævnte, fra Begyndelsen af 1897 paa en stor Del Leieskuder har været opslaaet Skilter af saadan Lydelse: „Bekjendtgjørelse. Enhver Leier af denne Skude er fuldt ansvarlig i alle Tilfælde for Skuden og dens Tilbehør fra den Tid, den tages i Leie, og til den bliver tilbageleveret." Efter hvad Havnekontoret videre oplyser, fandtes saadanne eller lignende Skilter ikke før paa Leieskuderne. Men naar Skudernes Eiere altsaa først efter nærværende Sags Anlæg har truffet denne Foranstaltning, kan Grunden vistnok *ikke* være den, at deres Samtykke til Leietagningen tidligere har været anderledes at forstaa, *men* efter al Sandsynlighed den, at Leietagernes ubetingede Ansvarspligt ikke tidligere havde været bestridt.

Efter det saaledes Anførte antager Høiesteret, at de omhandlede Leieskuder uden Eiernes specielle Samtykke kun har kunnet tages til Leie paa det Vilkaar, at Leietagerne ogsaa tilsvarer hændelig Skade.

Indstevnte vil saaledes have at erstatte Appellanterne den Skade, som er paaført dem derigjennem, at deres Leieskude under Stormen den 22de Januar 1896 tørnede sammen med Dampskibet „Alfa" og blev drevet ind i Fjæren. Gjenstand for Erstatning vil, overensstemmende med Indstevntes subsidiære Paastand, dog alene være den direkte Skade paa Skuden, ikke indirekte Tab, som Afsavn af denne. At det forudsatte stiltiende Forbehold

om Erstatning har en saadan Begrænsning, bestyrkes ved Udtryksmaaden i det ovennævnte senere udtrykkelige Forbehold (om Erstatning „for Skuden og dens Tilbehør"). Da Indstevnte paastaar, at Appellanterne ved uforstandig Adfærd har øget Skaden — idet de har trukket den af Grunden istedetfor, som Indstevnte anser for det Rette, at løfte den af —, vil Størrelsen af den Skade, der er Gjenstand for Erstatning, være at ansætte ved Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning.

Tre af de Voterende kommer til samme Resultat som Sjøretten og kan i det Væsentlige tiltræde dens Begrundelse.

Processens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde ophæves saavel for Sjøretten som for Høiesteret.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Indstevnte, Johan Kahrs & Ko., bør til Appellanterne, J. Eliassen og J. E. Johannesens Enke, betale Erstatning efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget paa Indstevntes Bekostning, for den Skade, som en Appellanterne tilhørende, af Indstevnte leietaget Skude under en Storm paa Puddefjorden den 22de Januar 1896 led ved at tørne sammen med Dampskibet „Alfa" og drive ind i Fjæren. Af Erstatningsbeløbet svares 4 — fire — Procent i aarlig Rente fra 9de Juli 1896 til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 21de Januar 1896 leietog Indstevnte en Citanterne tilhørende Skude, som henlaa i den saakaldte Holtegaard (en af de Smug, som fører ned fra Strandgaden og udmunder i Vaagen). Skuden blev benyttet til Losning af Trælast fra Dampskibet „Alfa", som henlaa paa Puddefjorden ved Siden af Dampskibet „Viking". Til at benytte Citanternes Skude havde ikke Indstevnte disses udtrykkelige Tilladelse, men Benyttelsen skede efter Indstevntes Fremstilling, tilfølge en gjældende Kotyme, hvorefter Leietagerne uden speciel Tilladelse for hvert enkelt Tilfælde henter Leieskuderne, der pleier at have sin Plads paa Vaagen, in casu i Holtegaarden. Næste Dag, den 22de om Eftermiddagen blæste der op en Storm, hvorfor Indstevnte foreløbig indstillede Losningen og fortøiede Skuden paa Puddefjorden, hvor den, som anført, var benyttet, idet han forgjæves søgte at skaffe en Bugserbaad for at faa Skuden bugseret hen til et sikrere Farvand. Efter Indstevntes Sigende lykkedes det ham ikke at faa fat i nogen for Tilfældet anvendelig Bugserbaad, hvorfor han fortøiede Skuden yderligere med et Staaltoug fra Forenden i den Boye, ved hvilken Skuden, som anført, foreløbig var bleven fortøiet. Da Stormen tiltog, kom først „Viking" og dernæst „Alfa" i Drift med den Virkning, at sidst-

nævnte tørnede mod Skuden og drev denne ind i Fjæren. Den Beskadigelse, som Skuden derved har lidt, mener Citanterne, at Indstevnte pligter at erstatte, og har derfor anlagt nærværende Søretssag, hvorunder de har paastaaet Indstevnte tilpligtet at betale Erstatning efter Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning, for den Skade og det Afsavn, som Citanterne har lidt, tilligemed Processens Omkostninger. Denne Paastand har dog Citanterne senere ændret derhen, at de har paastaaet sig tilkjendt Kr. 1010.26, der udgjør Skudens Reparations Kostende, med lovlige Renter, samt Erstatning efter Skjøn for Afsavn af Skuden tilligemed Procesomkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden mod at betale 8 Kroner, der udgjør Betaling for Leie af Skuden i 2 Dage, samt sig tilkjendt Omkostninger. Det første Tvistepunkt mellem Parterne er, hvorvidt Indstevnte var berettiget til uden indhentet udtrykkelig Tilladelse fra Citanterne at leietage Skuden som anført eller om det, som af Citanterne paastaaet, skal betragtes som en ulovlig Bemægtigelse, i hvilket sidste Tilfælde det er klart, at Indstevnte maa være ansvarlig for hvilkensomhelst ogsaa hændelig Skade, der har rammet Skuden. Indstevnte har, som før antydet, paaberaabt sig Kotyme, i hvilken Anledning han selvfølgelig har Bevisbyrden. Der er fra begge Sider ført Vidner om dette Spørgsmaal, og af disse Vidner har 4de og 5te Hovedvidne samt 2det og 3die Kontravidne forklaret sig derhen, at det har været fast Kotyme, at man har taget Leieskuder tilleie fra Eieren, uden at denne eller nogen anden paa hans Vegne var tilstede. 3die Kontravidne har tilføiet, at han ogsaa tidligere af Citanterne har leiet Skuder paa den omforklarede Maade, og at disse har anmodet ham om at have deres Skude i Erindring ved lignende Leilighed. Imod disse Forklaringer staar 1ste, 2det og 6te Hovedvidnes Vidnesbyrd, der gaar ud paa, at saadan Kotyme ikke har existeret. Under den herskende Uoverensstemmelse mellem Vidnerne vilde Retten ved Vidneprovene alene neppe anse det som bevist, at saadan Kotyme har existeret, men kun anse det bragt paa det Rene, at saa i en Flerhed af Tilfælder havde fundet Sted. De sjøkyndige Medlemmer af Retten, der er godt kjendt med Forholdene i saa Henseende, kan imidlertid udtale, at efter deres Kjendskab til Forholdene har der uddannet sig en fast Praxis i dette Leieforhold, saaledes at det for enhver Anledning ikke fordres Skudeeierens udtrykkelige Tilladelse til at leie Skuder, men at en saadan Tilladelse engang for alle er givet derved, at Skuderne er placerede som Leieskuder. Ved Bergens Bytingsdom af 12te Februar 1895 i Sag: G. Olsen mod Halvorsens Kulforretning er ogsaa en saadan Kotyme anseet for gjældende. I Henhold hertil, maa Retten saaledes gaa ud fra, at tidtnævnte Kotyme existerer, og den kan ikke finde, at der kan være nogen Forskjel, enten Skuden har været liggende paa selve Vaagen eller i en af de tilstødende Sjøgaarde, in casu Holtegaarden. Det, det kommer an paa, er, om Skuden er Leieskude, hvilket Skuden qu. uimodsagt var. At der ved Anledningen i denne angivelig henlaa nogle Pøse og Koste, kan ikke betage Skuden Karakteren af at være leieledig. Naar Citanterne har urgeret over, at Indstevnte ikke i nærværende Tilfælde, efterat han havde leietaget Skuden, underrettede disse derom, kan Retten i Henhold til de sjøkyndige Medlemmers Udtalelse om, hvad Praxis i lignende Tilfælde er, ikke finde, at Indstevnte har forholdt sig anderledes end den almindelige Kotyme er. Retten gaar saaledes ud fra, at Skuden ved Anledningen er leiet og følgelig faar da Retsreglerne i Leieforhold komme til Anvendelse i

nærværende Tilfælde. Hovedreglerne i Leieforhold er den, at Leieren er forpligtet til at behandle den leiede Ting som en almindelig agtsom Mand og er fritaget for Ansvar ved Hændelser. Som en Følge af det sidste er selvfølgelig Leieren fritaget for at assurere, saa i den Henseende kan i nærværende Tilfælde intet lægges Indstævnte tillast. Spørgsmaalet vil dernæst blive, hvorvidt Indstevnte har handlet uforsvarligt ved at fortøie Skuden paa Puddefjorden. Foreløbig bemærkes i den Henseende, at Retten ved første Kontravidnes Prov anser det for sandsynligt, at Indstevnte, da Stormen kom paa, gjorde, hvad han kunde for at skaffe en Bugserbaad og dermed faa Skuden bugseret ind i sikrere Farvand. Men selv om Indstevnte intet havde foretaget sig i nævnte Hensigt, men ladet det bero med Skudens Fortøining paa den af ham angivne uimodsagte Maade, kan Retten ikke finde, at han har ladet det mangle paa fornøden Agtsomhedspligt. Vistnok har nogle af Hovedvidnerne udtalt sig om det risikable i at have Fartøier fortøiede paa Puddefjorden; men bortseet fra, at disse Vidnernes Udtalelser er af rent skjønsmæssig Art, kan Retten udtale, at det er en Ting, som daglig finder Sted, selv i stormende Veir, at fortøie Fartøier paa Puddefjorden, og den kan ingenlunde finde, at dette Forhold i nogen Grad kan kaldes uforsvarligt. Efter det oplyste om selve Fortøiningerne, maa disse, ogsaa naar Hensyn tages til Farvandets Aabenhed, ansees for fuldt forsvarlige, saa den skede Skade udelukkende maa tilskrives Hændelser. Naar nogle af Vidnerne har forklaret, at der, i Tilfælde af Skade paa en uden Eierens Samtykke taget Skude, altid er bleven betalt Erstatning til Eieren, saa kan hertil intet Hensyn tages, da der ikke er oplyst noget om de enkelte Tilfælde og de konkrete Omstændigheder ved disse, der kan have været vidt forskjellige fra nærværende Tilfælde. Naar endelig Citanterne har paaberaabt sig første Hovedvidnes Vidnesbyrd om, at der paa Leieskuderne er anbragt Skilter med Reservation om Skudeeiernes Ret til Erstatning for hændelig Skader, bemærkes, at dette Vidneprov, som ensligt, intet Bevis kan danne; at noget saadant Skilt har været anbragt paa den omhandlede Skude er forøvrigt selv ikke af dette Vidne forklaret.

Efter det Anførte kan Retten ikke finde, at Indstevnte som Leietager har ladet det skorte paa fornøden Agtsomhed, og da der heller ikke er oplyst Omstændigheder, hvorefter der skulde paahvile ham et andet og større Ansvar end for Leietagere almindeligt, vil han derfor blive at frifinde mod at betale de af ham erkjendte 8 Kroner.

Processens Omkostninger antages at burde ophæves.

Indhold: 53. Bergens Sjørett: Dampskib „Siggen's Rederi mod Bergens mekaniske Værksted. — 54. Norges Høiesteret: Jac. O. Lyngaas & Co. mod Ivar Stenehjem. — 55. Norges Høiesteret: J. Eliassen og J. E. Johannesens Enke mod Johan Kahrs & Ko., Bergen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 21	Aargang IV	1903

56.

Kristiania Sjøret, den 15. juni 1903.

Kaptein Ingvald Hansen Hetty
(Advokat G. Blom)

mod

Dampskibet „Clara"s Rederi
(Overretssagfører Diesen.)

En Styrmand, der fungerer som „Flagskipper", har efter almindelig Praxis, selvom ingen udtrykkelig Aftale derom foreligger, Krav paa Extragodtgjørelse herfor. I nærværende Sag fastsættes denne Godtgjørelse ved Rettens Skjøn.

Den 19de Juli 1902 fratraadte Ingvald Hansen Hetty som Fører af Dampskibet „Clara" af Porsgrund, dengang beliggende i Antwerpen, efterat have indehavt Førerstillingen fra 30te December 1901. Samtidig hermed indleverede han til Rederiets Agent i Antwerpen et Opgjør, hvorefter han skulde have tilgode et Beløb af Kr. 709.53 (Dok. 5 ad 7). Rederiet var imidlertid uvillig til at betale Kaptein Hetty nogetsomhelst, og han har derfor ved Sjøretsstevning af 19de September 1902 anlagt nær-

værende Sag mod Rederiet ved nærværende Ret som vedtaget Værneting, og har i Henhold til et nu udarbeidet Opgjør (Dok. 5) paastaaet sig tilkjendt et Beløb af Kr. 1756,67 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstevnte har paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Forligsmægling er af Retten forgjæves anstillet.

Det er paa det rene, at Cit. fra først af fik Forespørgsel om og erklærede sig villig til at modtage Engagement som 1ste Styrmand mod en maanedlig Gage af Kr. 100.00 (Cit. var tidligere 2den Styrmand paa Dampskibet „Anvers"). Cfr. herom 1ste Kontravidnes Vidneprov.

Dampskibet „Clara" (tidligere Dampskibet „Taftwood") var dengang ikke engang indkjøbt. Det omtalte Engagement gjaldt derfor kun det Dampskib, som agtedes indkjøbt, og som det var Meningen skulde føres af Kaptein Sullivan Kristoffersen, 4de Kontravidne.

Ved Juletid 1901 blev Cit. saa budsendt af Kaptein Kristoffersen, som meddelte ham, at Dampskibet „Clara" nu var indkjøbt, men samtidig oplyste, at han — Kristoffersen — ikke havde sine Papirer i fuld Orden, hvorfor Cit. maatte paatage sig at staa som Fører af Skibet. Dette gik Cit. med paa og overtog i Henhold hertil Førerstillingen fra den 30te December 1901. Cfr. herom Skrivelse fra den korresponderende Reder, Axel J. Myhre, til Indrulleringskontoret i Arendal, dat $^{28}/_{12}$ 1901, hvori Rederen medeler, at han har antaget Citanten som Fører af Skibet (Dok. 1 ad. 8).

Derimod er Parterne uenige om, paa hvilke nærmere Betingelser Cit. blev ansat som Fører.

Cit. hævder, at Kristoffersen uden videre antog ham som Fører, og at han skulde faa Hyre som saadan efter nærmere Overenskomst. Nogen Aftale om Hyrens Størrelse blev dog ikke truffet, men i Anledning af et Havari i Januar Maaned 1902 blev Cit.s Hyre fastsat til 4000 Kr. pr. Aar. Overensstemmende hermed har Cit. i det til Grund for hans Paastand liggende Opgjør beregnet sin Hyre efter nævnte Sats. I det af ham i Antwerpen udarbeidede Opgjør havde han dog kun beregnet sin Hyre med Kr. 200.00 pr. Maaned, men dette gjorde han angivelig kun for om mulig at opnaa en Ordning i Mindelighed, og naar saadan mindelig Ordning ikke kunde opnaaes, anser han sig heller ikke bunden ved dette Opgjør.

Indst. derimod fremholder, at Cit. kun blev antaget som

saakaldt „Flagskipper", medens Kaptein Sullivan Kristoffersen skulde være den virkelige Skipper. Aarsagen til dette Arrangement var, at Kristoffersen ikke havde sine egne Papirer i fuld Orden, idet vedkommende Assuranceselskab ikke vilde overtage Forsikringen af Skibet med Kristoffersen som Fører paa Grund af dennes tidligere Uheld. Herom forhandledes der nærmere med Assuranceselskabet, og Resultatet af disse Forhandlinger var, at Kristoffersen skulde afstaa Navigeringen til en Flagskipper (ɔ: Citanten), men forøvrigt selv være Skipper. Kristoffersen aftalte derefter udtrykkelig med Cit., at han skulde overtage Stillingen som Flagskipper. Cit. var derfor selv ganske paa det rene med, hvilken Stilling han skulde indtage. Med Hensyn til Hyrens Størrelse fastholder Indstevnte, at Cit. kun har Krav paa den oprindelig aftalte Hyre af 100 Kr. pr. Maaned. Kristoffersen meddelte vistnok Cit., at han i Anledning af hans Overtagelse af Stillingen som Flagskipper vilde erholde en passende Extragodtgjørelse, hvis Størrelse forøvrigt ikke blev nærmere aftalt. Men Indstevnte hævder, at denne Extragodtgjørelse var en privat Sag mellem Cit. og Kristoffersen og derfor maa være Rederiet uvedkommende.

I Henhold hertil har Indstevnte fremlagt et af Kaptein S. Kristoffersen udarbeidet Opgjør (Dok. 6 ad 7), hvorefter Cit. er skyldig til Rederiet et Beløb af Kr. 217.07.

I dette Opgjør er Citanten dog debiteret bl. a. for et Beløb af Kr. 21.00, som han angivelig erholdt i Arendal for dermed at løse Skipperborgerskab, og som Indstevnte selv har erklæret sig villig til at tilsvare. Cit. derimod benægter at have erholdt Beløbet.

Forskjellen mellem Indstevntes Opgjør og Citantens Opgjør skriver sig forøvrigt fra, at Citanten paastaar at være bleven urettelig afskediget i Antwerpen den 19de Juli 1902 og derfor har opført som sig tilkommende 1 Maaneds Hyre samt Godtgjørelse for Reiseudgifter m. m. overensstemmende med Sjøfartslovens §§ 65 og 66. Indstevnte derimod benægter, at Cit. blev afskediget i Antwerpen. Sammenhængen er — efter Indstevntes Fremstilling — at Kaptein Kristoffersen da havde faaet ordnet sig saaledes, at han selv kunde overtage Førerstillingen, hvorfor Cit. blev gjort bekjendt med, at han nu maatte gaa tilbage til sin oprindelige Stilling som Styrmand. Dette vilde Cit. ikke og forlod derfor af sig selv Skibet. Indstevnte mener imidlertid, at Cit. efter Aftalen maatte være forpligtet til at gaa tilbage til Styrmandsstillingen og anser ham derfor uberettiget til at forlange nogen Godtgjørelse efter §§ 65 og 66.

Det er paa det rene, at Kaptein Kristoffersen havde Kontrakt med Rederiet, hvorefter Kristoffersen skulde være berettiget til at overtage Førerstillingen mod en Hyre af 4000 Kr. pr. Aar (se Dok. 3 og 5 ad 10). Det kan saaledes ikke være synderlig tvilsomt, at Rederiet ikke godt kunde antage en anden Fører uden nærmere Overenskomst eller Forhandling med Kristoffersen.

Cit. benægter imidlertid at have havt Kjendskab til Kontrakten mellem Kristoffersen og Rederiet og benægter ligeledes at have havt Kjendskab til, af hvilken Grund Kristoffersen var forhindret fra selv at overtage Førerstillingen.

Hvorledes det nu end forholder sig hermed, kan der efter Sagens Bevisligheder ikke være nogen Tvil om, at Cit. kun har været „Flagskipper" og ikke Skibets egentlige Fører. Allerede den Omstændighed, at Cit. ikke paaberaaber sig nogen Kontrakt med den korresponderende Reder, men kun med Kaptein Kristoffersen (cfr. Sjøfartslovens § 11), samt at der heller ikke mellem Cit. og Kristoffersen blev aftalt noget om Hyrens Størrelse, synes at give et ganske tydeligt Fingerpeg herom. Naar Cit.s Hyre i Havariopgjøret af Januar 1902 (Dok. 4 ad 10) blev opført med et Beløb af 4000 Kr., har dette sin naturlige Forklaring deri, at Cit. jo formelt — udadtil — skulde optræde som Skibsfører, og at den benyttede Form var den eneste mulige Vei til at faa med den Hyre, som *Kristoffersen* skulde have. Dette Havariopgjør kan derfor ikke betragtes som noget Bevismoment i Favør af Cit., saameget mere som en Hyre af 4000 Kr. formentlig neppe i Almindelighed opnaaes paa en saa letvint Maade, som det efter Citantens Fremstilling skulde have gaaet for sig.

At Cit. kun var Flagskipper er udtrykkelig bevidnet af Kaptein Kristoffersen som 4de Kontravidne. Denne Vidneforklaring vilde man vistnok efter Kristoffersens Forhold til Sagen ikke isoleret have kunnet betragtet som afgjørende, men Forklaringen bestyrkes i den Grad ved de forøvrigt foreliggende Oplysninger, at der ikke kan være nogen Tvil om dens Rigtighed. 1ste Kontravidne Kaptein Michalsen forklarer sig i samme Retning, og de foreliggende Oplysninger om Cit.s *faktiske* Stilling ombord bekræfter det samme, cfr. herom foruden Kaptein Kristoffersens Vidneprov de af 2det og 3die Kontravidne afgivne Forklaringer. Det fremgaar, at Kristoffersen den hele Tid selv medfulgte Skibet, og da synes det selvsagt, at dette ikke — som af Cit. paastaaet — kun skeede i Egenskab af *Passager*. Tvertimod maa det antages, at Kristoffersen i vid Udstrækning

har forestaaet Skibets Ledelse (bortseet fra Navigeringen og de Tilfælde, hvor Cit. som den formelle Skibsfører maatte optræde). Specielt sees han at have forestaaet Korrespondancen med Rederiet, Regnskabsvæsenet (med Undtagelse af Opgjørene med Mandskabet) og Provianteringen. Paa den anden Side fremgaar det, at Cit. den hele Tid opholdt sig i Styrmandslugaren og spiste i Messen, medens Kahytten var overladt til Kristoffersen. Den hele Situation stemmer saaledes ganske med Indst.s Fremstilling, medens den vilde være uforklarlig efter Cit.s Fremstilling.

I fuld Overensstemmelse med de øvrige Oplysninger er det da ogsaa, at 3die Kontravidne (og paa samme Maade den tidligere Styrmand) var paamønstret som 1ste Styrmand, men kun havde 2den Styrmands Gage, med andre Ord, i Formen stod som 1ste Styrmand, men i Realiteten kun var 2den Styrmand.

Paa den anden Side maa det efter den almindelige Praxis i heromhandlede Forhold, have Formodningen for sig, at Cit. som „Flagskipper" har Krav paa høiere Hyre, end han som 1ste Styrmand skulde havt. Stillingen som „Flagskipper" medfører selvfølgelig i flere Retninger baade forøget Arbeide og forøget Ansvar, ligesom det hele maa betegnes som et kunstigt Arrangement. Af disse Grunde maa der altid betales en „Flagskipper" forøget Hyre.

Det er ogsaa paa det rene, at Kaptein Kristoffersen tilsagde Cit. Godtgjørelse for hans Overtagelse af Stillingen som Flagskipper, uden at dog Godtgjørelsens Størrelse blev fastslaaet. Indst. kan da formentlig ikke høres med sin Paastand om, at denne Godtgjørelse ligger udenfor Sagen. I Forholdet mellem Kaptein Kristoffersen og Rederiet kan dette muligens siges, at det blir Kristoffersens Sag at udrede denne Godtgjørelse. Spørgsmaalet herom foreligger ikke her, men i Forholdet mellem Cit. og Rederiet synes det ikke uden positivt Bevis at kunne antages, at Cit. har indgaaet paa kun at have Kaptein Kristoffersen som Skyldner. Rederiet har selv havt fuld Kjendskab til og godtaget det trufne Arrangement med Cit. som „Flagskipper" (cfr. Dok. 1 ad 8). Kaptein Kristoffersen maa derfor ogsaa ved Aftale om Flagskipperstillingen betragtes som optrædende paa Rederiets Vegne; og der foreligger ikke nogen Grund til at antage (eller til at anse det godtgjort), at Cit. ved denne Aftale mente at forhandle med Kaptein Kristoffersen som Privatmand. Den foreløbige Aftale med Cit. om en Hyre af 100 Kr. pr. Maaned gjaldt Stillingen som 1ste Styrmand, og kan formentlig ikke henføres til Stillingen som Flagskipper. Naar Rederiet derfor ikke drager Omsorg for at faa udtrykkeligt paa det rene, hvormeget Cit. som Flagskipper

skal oppebære i Hyre, faar Rederiet selv bære Følgerne deraf og kan ikke henvise Cit. til Kaptein Kristoffersen (selvom denne efter det oplyste skal være en formuende Mand).

Cit.s Paastand om, at hans Hyre skal beregnes efter 4000 Kr. pr. Aar, kan der efter det bemerkede ikke være Spørgsmaal om at godtage. Derimod antages der ikke at være noget til Hinder for, overensstemmende med en af Cit. under Proceduren fremsat subsidiær Paastand, at fastsætte Hyrens Størrelse ved Rettens Skjøn. Med Hensyn til dette Skjøn, maa man selvfølgelig lægge til Grund, at Cit. kun kan betragtes som Flagskipper. Paa den anden Side synes Cit. at have havt en ganske vanskelig og ansvarsfuld Stilling. Skibet er oplyst at maale 684 Reg. Tons og at laste 1250 Tons Dødvægt. Efter Omstændighederne i det hele antages Hyren passende at kunne ansættes til 200 Kr. pr. Maaned.

Med Hensyn til Posten paa Kr. 21.00 er Parternes Forklaringer afvigende. Det maa imidlertid være afgjørende, at Beløbet efter Indst.s Fremstilling skal være medgaaet til at erhverve Skipperborgerskab for Cit. Naar man betragter Cit. som Flagskipper, maa det nemlig være en Konsekvents, at saadanne Udgifter maa blive at bestride af Rederiet.

Tilbage staar derefter Spørgsmaalet om, hvorvidt Cit. kan forlange Godtgjørelse efter Sjøfartslovens §§ 65 og 66.

Da Cit. intet Bevis har ført for Afskedigelsen, maa man gaa ud fra, at det er tilgaaet saaledes som af Indst. fremstillet. Cit. har benægtet, at han var forpligtet til at gaa tilbage til Stillingen som 1ste Styrmand, men denne Benægtelse synes nærmest at være baseret paa Cit.s foran forkastede Paastand om at have været Skibets virkelige Fører, ikke blot Flagskipper. Derimod har Kaptein Kristoffersen som 4de Kontravidne forklaret, at det mellem ham og Cit. blev aftalt, at Cit. skulde mønstre som Førstestyrmand, saasnart Kristoffersen havde faaet ordnet sig med Assurancen. Betragter man Cit. som Flagskipper, synes den sidste Forklaring ogsaa at have Formodning for sig. Det hele Arrangement havde sin Grund i de Omstændigheder, som hindrede Kaptein Kristoffersen fra selv at overtage Førerstillingen. Naar Hindringen bortfaldt, var det derfor rimeligt, at Arrangementet ogsaa ophævedes igjen, og dette maa derfor antages at have været en Bestanddel af den mellem Kristoffersen og Cit. trufne Aftale. Efter dette har Kristoffersen (og Rederiet) været berettiget til at forlange af Cit., at han skulde træde tilbage til Stillingen som Førstestyrmand. Naar Cit. var uvillig hertil, kan han derfor ikke reise noget Krav paa Basis af Sjøfartslovens §§ 65 og 66.

I Henhold til det anførte tilkommer Cit. Hyre for 6 Mdr. og 20 Dage a Kr. 200 . . . . . = Kr 1333.20
Herpaa har han modtaget
(Dok. 5 og 6 ad 7) . . . . . = „ 862.67
hvorefter hans Resttilkommende udgjør. . . . . Kr. 470.53

Sagens Omkostninger vil blive at ophæve.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Dampskib „Clara"s Rederi bør til Citanten Kaptein Ingvald Hansen Hetty betale Kr. 470.53 — fire Hundrede og syvti Kroner fremtitre Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 19de September 1902 til Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves. At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

M. C. Backer
kst.

Enig. *Thomas Bech.*

Ligesaa. *W. Grønstad.*

57.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 24de Juni 1903.

C. K. Hansen som korresponderende Reder for „Dampskibsselskabet af 1896"
(Højesteretsadvokat Halkier)

mod

Aktieselskabet „Christianshoims Fabrikker"
(Overretssagfører L. Simonsen.)

En Certepartiklausul, der fastsætter „despatchmoney" for hver sparet Time, antages at maatte forstaaes saaledes, at Tiden, for hvilken despatchmoney skal betales, beregnes som løbende Timer, saa at der ogsaa betales for Dage, der ikke vilde have været at medregne i Liggetiden.

Den 26de November 1902 blev der i Newcastle o./T. mellem den derværende engelske Agent for det her hjemmehørende „Dampskibsselskab af 1896" hvis korresponderende Reder er Hr. C. K. Hansen, og den derværende engelske Agent for Aktieselskabet

„Christiansholms Fabrikker" hersteds, hvis Forretningsfører er Hr. C. V. Slomann ved Udfyldelse af en trykt engelsk Formular oprettet et Certeparti, hvorved den det nævnte Dampskibsselskab tilhørende Damper „Guldborg" befragtedes til at føre en fuld Ladning Kul fra Tyne Dock, til det ommeldte Aktieselskab her. I den til Certepartiet benyttede Formular, paa hvilken findes trykt foroven tilvenstre: „Aktieselskabet Christiansholms Fabrikker Copenhagen 1899," og som skal være udarbeidet af ovennævnte Hr. Slomann, formentlig dog efter tilsvarende engelske Originaler, fandtes efter Bestemmelse om Lastningen af Skibet følgende trykte Klausul: „the cargo to be taken from alongside at port of discharge at merchants risk and expense at the rate of 350 tons pr. working day; if detained beyond this time merchants to pay steamer 16/8 pr. hour demurrage, and the half part of this rate to be allowed for every hour saved in discharging," dog at Tallene: „350," og „16/8" vare indsatte med Blæk, ɔ: paa dansk: „Ladningen skal tages fra Skibssiden i Lossehavnen for Købmændenes Regning og Resiko efter et Forhold af 350 Tons pr. Arbejdsdag; saafremt Skibet opholdes ud over denne Tid, skulde Købmændene betale Damperen 16/8 (— ɔ: 16 shill. 8 d —) pr. Time i Overliggedagspenge og Halvdelen af denne Rate skal godtgøres dem for hver Time sparet ved Losningen."

Damperen „Guldborg" ankom med den derefter indtagne Kulladning, bestaaende af 2193 Tons, hertil Mandag den 8de December f. A. og begyndte Losningen Tirsdagen den 9de December Kl. 8 Formiddag, og vilde Lossetiden under Hensyn til den anførte Certepartibestemmelse om 350 Tons pr. Arbejdsdag og til, at Søndag den 14de December ikke var Arbejdsdag, følgelig hvad der er uomtvistet, være udløben Tirsdag den 16de December Kl. 10 Formiddag. Losningen blev imidlertid allerede sluttet Lørdag den 13de December Kl. 4 Eftermiddag.

Da Fragtmellemværendet derpaa skulde opgøres, tilbageholdt „Christiansholms Fabrikker" af det Beløb, som Selskabet derefter havde at indbetale, 449 Kr. 68 Øre, idet der fra dets Side blev gjort gældende at den ved Losningen sparede Tid udgjorde 66 Timer, og at der i Henhold til Certepartiet — se oven anførte Klausul — tilkom det i Godtgørelse derfor, kaldet: „despatch-money" eller „Paaskyndelsesbetaling," 66 × 8 shill. 4 d, hvilket netop, til en Kurs af 18.17, udgjorde det nysnævnte Beløb. Fra „Guldborg"s Rederis Side blev det derimod gjort gældende, at Søndag den 14de December ikke kunde blive at medregne under den sparede Lossetid, da den ikke var (vilde have været)

Arbejdsdag, at den sparede Tid følgelig kun udgjorde 42 Timer og „despatchmoney" følgelig kun 42 × 8 shill. 4 d eller 317 Kr. 98 Øre, *og at* der altsaa af den tilbageholdte Godtgørelse tilkom Rederiet 181 Kr. 70 Øre da Selskabet imidlertid vægrede sig ved at betale dette Beløb, anlagde Hr. C. K. Hansen som korresponderende Reder for „Guldborg"s Ejer: „Dampskibsselskabet af 1896" nærværende Sag, hvorunder det indstævnte Aktieselskab: „Christiansholms Fabrikker" ved dets Forretningsfører: Hr. C. V. Slomann er paastaaet tilpligtet at betale de nævnte 181 Kr. 70 Øre med Renter deraf 5 Procent aarlig fra Stævningens Dato den 28de Januar d. A. foruden Sagsomkostningerne.

De Indstævnte have fordret sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger.

Foreløbig bemærkes, at det efter Proceduren maa antages, at der ikke under Forhandlingen om Befragtningen af „Guldborg" har været nogen Tale mellem Parterne eller deres Befuldmægtigede om den paagældende Klausul og dens Forstaaelse.

Sagsøgerne have til Støtte for deres Opfattelse paaberaabt sig, at det foreliggende Forhold maa blive at bedømme efter den i England gældende Fortolkning af samme og at netop en af dem fremhævet engelsk Dom af 1893 er kommen til det Resultat, som de hævde. Den Omstændighed, at Klausulerne om „despatchmoney" maa antages oprindelig at skrive sig fra England (fra Slutningen af forrige Aarhundrede) og særlig fra de engelske Kulhavne, findes imidlertid ikke at kunne medføre, at Forholdet i nærværende Tilfælde vil være at bedømme efter den i England mulig herskende Opfattelse, og lige saa lidt findes dette at kunne blive en Følge af, at Certepartiet er oprettet i England og ved engelske Agenter, tilmed da Skibet og begge Parter ere danske, medens dette sidste omvendt ikke kan have tilfølge, at dansk Ret særlig bliver at lægge til Grund ved Afgørelsen. Der findes derfor heller ingen Grund til at komme ind paa den omtalte, af Sagsøgeren stærkt fremdragne engelske Dom, og det skal derfor kun bemærkes, at den i samme omhandlede Certepartiklausul om „despatchmoney" er en Del anderledes lydende end den i nærværende Tilfælde foreliggende og navnlig synes at sætte Godtgørelsesbestemmelsen i en nærmere Forbindelse med selve Losningsforskrifterne, medens den i nærværende Tilfælde nærmest er sat i Forbindelse med Bestemmelsen om Overliggedage. Forsaavidt Sagsøgerne dernæst, ligeledes under Henvisning til den paagældende engelske Dom, have anført, at Medregningen af Ikkearbejdsdage vilde kunne føre til meget urimelige Resultater

i Tilfælde, hvor der efter Losningens paaskyndede Fuldførelse, men inden for Fristen for dens normale Afslutning indtraf enten saadanne Vejrforhold eller Strike eller andre Omstændigheder, som vilde forhindre Losningens Afslutning mulig i længere Tid, hvis den ikke allerede havde fundet Sted, idet man saa ogsaa kunde fordre Godtgørelse for *det* Tidsrum, — finder Retten slet ikke Anledning til at komme ind paa, hvorledes et saadant Tilfælde vilde blive at bedømme, idet det i alt Fald ikke findes at falde sammen med det her foreliggende.

Den paagældende Klausul i det her omhandlede Certeparti findes af Retten naturligen at maatte forstaaes saaledes, at Tidsrummet fra Losningens faktiske Afslutning til det Tidspunkt, da den senest skulde sluttes, i det hele bliver at beregne „løbende" baade under Hensyn til, at Bestemmelsen maa antages oprindelig indført for at gøre det muligt for Skibet at kunne afsejle tidligere, og til at den er sat i nøje Forbindelse med Overliggedagene, der beregnes „løbende," og det kan i saa Henseende ikke i nærværende Tilfælde faa nogen Betydning, at Skibet faktisk kom til at ligge her en Uges Tid længere, da det skulde underkastes en Reparation. Det skal derhos i denne Forbindelse endnu nævnes, at hvis man ikke gav de Indstævntes Opfattelse Medhold, vilde Paaskyndelsesgodtgørelsen formentlig kun blive at beregne efter sparede Arbejds*timer*, ikke efter sparede Arbejds*dage*, hvad Sagsøgerne dog selv have gjort, formentlig fordi man efter en ligeledes paaberaabt Dom gør saaledes i England, og Sagsøgerne vilde følgelig i saa Fald være berettigede til et større Beløb end det krævede.

De Indstævnte ville efter det anførte blive at frifinde, men findes Omkostningerne efter Omstændighederne at burde hæves.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet „Christiansholms Fabrikker" bør for Tiltale af Sagsøgerne: Hr. C. K. Hansen som korresponderende Reder for „Dampskibsselskabet af 1896" i denne Sag frie at være. Dens Omkostninger hæves.

N. Madvig.

A. Abrahamsen. *L. C. Kraemer.*

Th. Rahlff.

Dissentierende Votum.

Undertegnede Voterende mener, at de Indstævnte bør dømmes til at betale de paastævnte 181 Kr. 70 Øre med Renter.

Jeg er nemlig vel enig i, at engelsk Ret ikke bør bringes til Anvendelse, og at der heller ikke er Grund til at komme ind paa Tilfælde, hvor der efter Losningens paaskyndede Slutning indtræder Strike, slet Vejr eller lignende, men jeg finder, at Ordene i Certepartiet, at „despatchmoney" skal betales for „every hour saved in discharging" rettest bør fortolkes saaledes, at der kun skal betales for det Antal Arbejdstimer, som Skibet er bleven udlosset tidligere, end det i Certepartiet til Losning nævte Antal Dage eller Timer krævede, uden Hensyn til mellemliggende Søn- eller Helligdage og til om saadanne indvindes for Skibet ved den tidligere Udlosning. Den Omstændighed, at Sagsøgerne derefter kunde have krævet mere end 181 Kr. 70 Øre kan selvfølgelig ikke afskære dem fra i alt Fald at faa dette Beløb.

H. V. Petersen.

58.

Norges Høiesteret, den 18de Juli 1903.

Vestlandske Lloyd
(Advokat Ramm)

mod

Gerdt Meyer
(Advokat Seip).

En Maanedsbefragter har ikke overfor Underbefragteren Ansvar for Følgerne af Feil ved Skibet eller Feil, begaaet af Skibets Vedkommende.

Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henvises til Præmisserne til den af Bergens Sjøret den 1ste September 1899 afsagte Dom, ved hvilken saaledes blev kjendt for Ret:

„Indstevnte, Vestlandske Lloyd, bør til Citanten, Gerdt Meyer, betale Kr. 730.53 med 4 Procent Renter heraf fra 26de November 1897, indtil Betaling sker. Procesomkostningerne ophæves. At efterkommes o. s. v."

Denne Dom har Vestlandske Lloyd ved Stevning af 7de November 1899 paaanket til Høiesteret, hvor Sagen er overført til skriftlig Behandling.

Appellanten, Vestlandske Lloyd, har nedlagt saadan Paastand:

Principalt, at den paaankede Dom underkjendes, og at Appellantskabet frifindes for Indstevntes Tiltale,

Subsidiært, at Appellantskabet frifindes mod til Indstevnte at betale Kr. 730.53 med 4 Procent Renter fra 26de November 1897 til Betaling sker, samt

I begge Tilfælde, at Appellantskabet hos Indstevnte tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Efter først at have paastaaet Sagen afvist fra Høiesteret som ikke angaaende summa appellabilis, hvilken Paastand ved Høiesterets Kjendelse af 22de November 1902 (Retstidende 1903 S. 78) blev forkastet, har Indstevnte, Gerdt Meyer, nedlagt Realitetspaastand, gaaende ud paa Sjøretsdommens Stadfæstelse og Tilkjendelse af Procesomkostninger for Høiesteret.

Høiesteret kommer til et andet Resultat end Sjøretten.

Der er i nærværende Sag ikke Tale om det i Sjøfartslovens § 275 omhandlede Forhold, at et Skib af Eieren er overladt til en anden til Brug i Sjøfart for egen Regning og heller ikke om Overdragelse af Ret efter en indgaaet Befragtningskontrakt, men om Underbortfragtning. I Modsætning til den, hvem Skib er overladt til Brug for egen Regning, kan Underbortfragteren ikke betragtes som Reder, og de om Rederes Ansvar gjældende Regler er derfor ikke ligefrem anvendelige paa Underbortfragteren. Paa den anden Side har denne et videregaaende Ansvar ligeoverfor Underbefragteren end Overdrageren af en Fragtkontrakt ligeoverfor Cessionaren. Men dette Ansvar antages dog ikke at gaa saa vidt, at det helt ud dækker en Reders Ansvar ligeoverfor Befragteren eller Ladningseieren. Forudsætningen for en Underbefragtningskontrakt er, at efter Ladningens Indtagelse Skipperen paa Rederiets Vegne gjennem Udstedelse af Konnossement skal overtage Ansvaret for Ladningen. Fra det Øieblik af, at dette er skeet, har Ladningseieren den samme Garanti for Varernes sikre Transport til og Udleverelse paa Bestemmelsesstedet som i Tilfælde af direkte Befragtning. Og det antages at ligge udenfor, hvad der med Rimelighed kan ansees forudsat af Parterne ved Underbefragtningens Afslutning, at Underbortfragteren, der regelmæssig vil mangle nærmere Kjendskab til samt Adgang til indgaaende Kontrol med Skib og Besætning, skulde vedblive ved Siden af Re-

deriet at være ansvarlig for Opfyldelsen af de af Skipperen gjennem Konnossementet overtagne Forpligtelser.

Forsaavidt det af Indstevnte er gjort gjældende, at Konnossementet maa ansees udstedt af Skipperen ikke paa Rederiets, men paa Underbortfragterens Vegne, kan denne Betragtningsmaade ikke findes berettiget. Der er intet til Støtte for den i Indholdet af det foreliggende Konnossement. Og naar der er paaberaabt en Bestemmelse i den oprindelige Befragtningskontrakt mellem Appellanten og Rederiet, hvorefter de Konnossementer eller andre Papirer, der forelægges Kapteinen til Underskrift, „sker efter den Instruktion, som Befragteren paalægger ham, selvfølgelig paa Betingelse af, at Skibet eller dets Disponent intet Tab eller Ubehagelighed har deraf", kan heller ikke dette ansees beføiet. Denne Bestemmelse, der i ethvert Tilfælde kun angaar det indre Forhold mellem Rederiet og Underbortfragteren, kan forstaaes saaledes, at Kapteinen ikke skal være forpligtet til at undertegne Papirer af saadant Indhold, at deraf kan opstaa Tab eller Ubehagelighed for Skibet eller dets Disponent, — selvfølgelig udenfor hvad selve Befragtningen iøvrigt medfører. Meningen kan ogsaa være den, at om der opstaar saadant Tab eller saadan Ubehagelighed for Rederiet, som dette har forbeholdt sig at være fri for, skal det herfor have Regres til Befragteren. Men i ethvert Tilfælde kan det tagne Forbehold kun forklares derved, at de af Kapteinen underskrevne Konnossementer og andre Papirer forudsættes at være udfærdigede paa Rederiets Vegne. Meningen kan umulig være den, at Rederiet ikke skal være forpligtet ved Kapteinens Underskrift overensstemmende med de ellers gjældende Regler. Der er saaledes i de foreliggende særlige Omstændigheder intet, hvorpaa den nævnte Betragtningsmaade kan grundes. Og det indsees heller ikke, at den har nogen almindelig Hjemmel i det ved Underbortfragtningen grundede Retsforhold. Kapteinen er her, som ellers, i Rederiets, ikke i Underbortfragterens Tjeneste. Og Skibet er ikke i dennes, men gjennem Kapteinen i Rederiets Besiddelse. Det er derfor paa Rederiets Vegne, at Kapteinen tager de indladede Varer i Besiddelse og afgiver Erkjendelse herfor. Hvis den oprindelige Befragter benytter sig af Befragtningskontrakten til at lade sine egne Varer transportere med Skibet, er det klart, at det af Kapteinen underskrevne Konnossement er udstedt paa Rederiets og ikke paa Befragterens Vegne. Og om han i Henhold til Underbortfragtning lader en andens Varer transportere med Skibet,

er der ingen Grund til, at det af Kapteinen for disse Varer udstedte Konnossement skulde opfattes paa anden Maade.

Idet som Følge af det her Anførte Appellanten vil blive at frifinde, er det unødvendigt at afgjøre, hvorvidt det kan ansees sandsynliggjort, at Ladningens Beskadigelse skyldes et Uheld.

For Tilfælde af Frifindelse har Indstevnte taget Forbehold om ialfald at gjøre sit formentlige Erstatningskrav gjældende til Kompensation i Appellantens Fordring paa Fragt; og Høiesterets Dom er begjært formet saaledes, at deraf fremgaar, at Appellanten kun er frifunden for Erstatning udover Fragtbeløbet. Da Høiesterets Dom imidlertid er bygget paa den Betragtning, at Rederen og ikke Underbortfragteren er ansvarlig for Feil ved Skibet eller Feil, begaaet af Skibets Vedkommende, maa Appellanten blive helt at frifinde for Erstatningskravet.

Processens Omkostninger for Sjøretten og for Høiesteret findes Indstevnte at burde tilsvare Appellanten.

I Henhold til det Anførte afsiges saadan

Dom:

Appellanten, Vestlandske Lloyd, bør for Indstevntes, Gerdt Meyers, Tiltale i denne Sag fri at være.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Indstevnte til Appellanten 600 — sex Hundrede — Kroner.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ifølge Konnossement af 25de November 1896 har Dampskibet „Anna". som Vestlandske Lloyd i Anledningen havde i Maanedsfragt i Henhold til Befragtningskontrakt af 15de November 1896 i Königsberg indtaget fra Firmaet Beer & Beumelburg 150,000 Kgr. Rug, at levere i Bergen til Ordre. Ladningen indtoges 25de, 26de og 27de November. Citanten i nærværende Sag, der var Indehaver af Konnossementet, modtog imidlertid kun 131.450 Kgr., idet Restpartiet, paa Grund af Ladningen overgaaet Vandskade, blev solgt. Meyer har altsaa faaet forlidet 18,550 Kgr. Rug, der, beregnet efter en Pris af Kr. 9.50 pr. 500 Kgr., udgjør Kr. 1762 25, til Betaling af hvilket Beløb med Fradrag af oppebaaret Assurancegodtgjørelse Kr. 211.78 = Kr. 1550.47. Meyer saggav „Anna"s Rederi, idet han gjorde gjældende, at Skaden skrev sig fra Uforsigtighed fra Skibets Vedkommende. Ved Stavanger Sjørets Dom blev imidlertid Rederiet frifundet, idet Retten fandt, at Skaden maatte tilskrives en kasuel Begivenhed, men forøvrigt antog, at Rederiet vistnok var rette Sagvolder, hvad dette nemlig benegtede, idet det antog, at Indstevnte i nærværende Sag, Vestlandske Lloyd, der som anført havde befragtet „Anna" i Maanedsfragt og igjen bortfragtet Skibet for at føre det omhandlede Parti Rug fra Königsberg til Bergen, i Tilfælde maatte være den ansvarlige.

Citanten, der mener, at saavel „Anna"s Rederi som Vestlandske Lloyd maa være ansvarlige for den indtrufne Skade, har nu ved Sjøretsstevning af 31te Mai d. A. reist nærværende Søgsmaal mod Sidstnævnte og nedlagt Paastand paa, at Indstevnte tilpligtes at betale Citanten Kr. 1550.47 med lovlige Renter fra 26de November 1897 og tilstrækkelige Sagsomkostninger.

Indstevnte har paastaaet sig frifunden og tilkjendt Forsvarsomkostninger. Det gjør gjældende, at det ikke er rette Sagvolder, idet i Tilfælde „Anna"s Rederi, overensstemmende med, hvad Stavanger Sjøret har antaget, maa være den Erstatningspligtige i Tilfælde af, at der overhovedet kan være Tale om noget Ansvar for den opstaaede Skade, hvilket benegtes. Denne Skade, som det er in confesso, skriver sig fra Lækage af et Afløbsrør, som fra Klosettet gik ned i Lasterummet, paastaar Indstevnte er ren kasuel, idet Røret. paa Grund af den i Königsberg herskende strenge Kulde, ved Anledningen maa være sprunget.

Retten antager, at det maa staa Citanten frit for at sagsøge baade „Anna"s Rederi og Vestlandske Lloyd, idet begge maa være ansvarlige ligeoverfor Citanten, saafremt det bringes paa det Rene, at Skaden ikke er kasuel. Den antager, specielt for Vestlandske Lloyds Vedkommende, at dette fremgaar af Sjøfartslovens §§ 7 og 8, idet Vestlandske Lloyd dengang, da Skaden indtraf, virkelig var Skibets Reder. Det fremgaar af den mellem „Anna"s Rederi og Vestlandske Lloyd oprettede Befragtningskontrakt, at Sidstnævnte havde en Reders fulde Rettighed, idet han kunde forlange vedkommende Kaptein eller Officerer fjernet og havde Ret til at akceptere eller refusere Kapteinens Eftermand. Kapteinen havde ligeledes i alle Henseender at følge den Instruks, som Befragteren gav ham, og at holde Befragteren à jour paa den Maade, som af ham maatte forlanges. Befragteren havde saaledes, ligesom det egentlige Rederi, fuld Anledning til at kontrollere Skibets Tilstand i Detail. Da Vestlandske Lloyd altsaa har været Reder, gaar dets Forpligtelse lige ind under Sjøfartslovens § 8. Nogen Indvending herimod synes ikke at kunne hentes derfra, at Paragrafen udtaler, at Rederen hefter baade med Skib og Fragt, medens Maanedsbefragteren selvfølgelig ikke kan hefte med det Skib. han ikke eier. Hvad man heraf kan uddrage, synes kun at være det, at det oprindelige Rederi, hvis den Del af Skibs-Formuen (Fragten), som Maanedsbefragteren som Reder raader over, ikke kan tilstrække til at dække dennes Ansvar, ogsaa maa være forpligtet til at svare for sin Del af Skibsformuen (Skibet).

At Konnossementet i nærværende Tilfælde er underskrevet af Kapteinen, paa Vegne af „Anna"s Rederi og ikke paa Vegne af Vestlandske Lloyd, kan Retten ikke finde. Den henviser i saa Henseende til Befragtningskontraktens § 9, der bestemmer, at det Konnossement, der forelægges Kapteinen til Underskrift, sker efter den Instruktion, som Befragteren paalægger ham. Det eneste, som synes at tale for, at Kapteinen har underskrevet paa „Anna"s Rederis Vegne, er den Omstændighed, at Kapteinen i Konnossementet har anvendt Udtrykket, at han forpligter „das Schiff mit allem Zübehör". Men herved er at mærke, at en trykt Formel er benyttet, saa at Underskriveren rimeligvis ikke har været opmærksom paa, at Udtrykkene i denne ikke helt har passet paa nærværende Tilfælde.

Idet Retten altsaa gaar ud fra, at Indstevnte er rette Sagvolder, staar det tilbage at afgjøre, hvorvidt den Godset tilføiede Beskadigelse er bevirket

ved en kasuel Begivenhed, da Indstevnte efter Sjøfartslovens § 142 i saa Tilfælde er fri for noget Ansvar. Efter nævnte Paragraf skal Bortfragteren gjøre det antageligt, at Skaden er bevirket ved en ulykkelig Hændelse. I Modsætning til Stavanger Sjøret finder nærværende Ret, at det er meget langt fra, at Indstevnte har gjort dette antageligt. Alene den Ting, at anbringe Afløbsrør fra Klosettet ned i Lasterummet, finder man er en Uforsvarlighed, for hvis Følger Indstevnte maa være ansvarlig. Hertil kommer, at det synes saare lidet rimeligt, at Røret skulde være sprunget paa Grund af Frost, naar Kulden, da Skaden indtraf, ikke var større end i det høieste 7 Grader Celsius.

Til den ifølge Dispachen udtalte Mening af de afhørte Personer under Sjøforklaringen, at Lækagen skyldes Frost, finder Retten ikke at kunne tage noget Hensyn. Det er meget mere antageligt, at Røret har været tæt, og at Folkene under sine Forsøg paa at fjerne denne Fortættelse, er komne til at støde Hul paa det. Retten finder altsaa, at Indstevnte maa være ansvarlig for Skaden, hvoraf følger, at Citantens Paastand vil blive at tage tilfølge, idet dog Indstevnte vil have Adgang til at likvidere sit tilgodehavende Fragtbeløb Kr. 819.94. Indstevnte har tilslut erklæret ingen Ophævelse at ville gjøre ved den af Citanten benyttede Renteberegning, der følgelig godtages. Processens Omkostninger antages at burde ophæves.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: ***56. Kristiania Sjøret:*** *Kaptein Ingvald Hansen Hetty mod Dampskibet „Clara"s Rederi.* — ***57. Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn:*** *C. K. Hansen som korresponderende Reder for „Dampskibsselskabet af 1896" mod Aktieselskabet „Christiansholms Fabrikker".* — ***58. Norges Høiesteret:*** *Vestlandske Lloyd mod Gerdt Meyer.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 22	Aargang IV	1903

59.

Kungl. Maj.ts Dom den 29. Maj 1903.

Ångbåtsbefälhafvaren H. Sonesson i Trelleborg

mot

Handelsfirman Sonesson & Persson i Ystad.

Tvist om en fartygsbefälhafvares skyldighet att ersätta skada, hvarmed ett med fartyget enligt konnossement transporteradt parti flott vid lossningen befunnits behäftadt. Rådstufvurätten friade befälhafvaren från ersättningsskyldighet. Hofrätten ansåg skadan å flottet vara en följd af dess olämpliga stufning ombord å fartyget samt ålade befälhafvaren ersättningsskyldighet, hvaremot Kungl. Maj.t med upphäfvande af Hofrättens dom fastställde Rådstufvurättens utslag.

Sedan handelsfirman Sonesson & Persson i Ystad af H. Pontoppidan & Co. i Hamburg inköpt ett parti flott om 50 fjerdingar i vigt motsvarande 2500 kilogram, utfärdade H. Sonesson i

egenskap af befälhafvare å ångaren „Corfitz Beckfriis“ ett konnossement af, bland annat, följande lydelse:

„Jag H. Sonesson förande ångbåten „Corfitz Beckfriis,“ som nu lastar i Hamburg — — — erkänner mig hafva mottagit följande gods af Herr H. Pontoppidan & Co. 50 firkins flott. synbarligen väl konditioneradt och med vidstående märke försedt. att vid lycklig framkomst aflemnas i samma skick, som jag det mottaget. — — — — För alla faror eller olyckor förorsakade af en högre makt, af rikets fiender, sjöröfvare, tjufvar eller stölder oafsedt deras natur, och om de framkallats af manskap, passagerare, stufvare resp. arbetsfolk eller andra personer, vare sig i rederiets tjenst eller icke, vare sig ombord eller icke, på sjön eller i land etc. eller förorsakats af sjö eller maskineri eller genom vårdslöst förande af fartyget — — — äro skeppets egare i intet fall ansvarige. Mått vigt, innehåll och värde obekanta — — — Skeppet svarar ej för — — — skadande, läckage. ramponering af emballage, på grund af varans beskaffenhet, ej heller för svagt eller otillräckligt emballage.“

Ved fartygets ankomst till Ystad befans en del af lasten vara skadad, i anledning hvaraf firman lät anställa besigtning å densamma. Härvid utröntes att en del emballage, nio stycken. voro söndriga med bottnarna intryckta eller nedfallna. Innehållet i dessa firkings hade genom stark hetta nedsmälts, så att omslagspapperet blandats med flottet och en stor del bortflutit. Öfrigt emballage syntes helt, men hade varit utsatt, för stark värme, enär en stor del of flottet utflutit genom lagg och bottnar. Vid verkställd vägning af flottet befanns detsamma väga 2324 kilogram. hvarjemte besigtningsmännen ansågo varan hafva förlorat 10 % i värde.

Firman instämde härefter Sonesson till Rådstufvurätten i Ystad med yrkande att som skadan å flottet föranledts af den vårdslöshet, som Sonesson i fråga om godsets stufning i fartyget låtit komma sig till last, Sonesson måtte förpligtas att i ersättning för samma skada till firman utgifva dels värdet af det bortrunna flottet efter ett pris af 80 öre för kilogram med 140 kronor 80 öre dels det belopp, hvarmed det öfriga flottet minskats i värde, 185 kronor 92 öre eller tillhopa 326 kronor 72 öre äfvensom godtgöra firmans kostnader å rättegången.

Sonesson beskred att någon vårdslöshet i godsets behandling ombord förekommit. Den smältning och läckning, som egt rum.

hade berott på det vid tiden för resan rådande vädret, hvilket varit tryckande varmt.

Såsom vittnen hördes besigtningsmännen, hvilka uttalade såsom sin uppfattning att det väl vore möjligt att skadan varit en följd af det vid tiden för resan rådande varma och tryckande vädret, men hölle besigtningsmännen före att skadan orsakats jemväl af godsets olämpliga placering ombord å fartyget. Två personer, hvilka verkställt lossningen af godset, intygade att ifrågavarande fjerdingar varit placerade i lastrummet alldeles intill maskinskottet, hvilket emellertid varit förhydt med blank. I lastrummet hade varit mycket varmt. Flottets smältning ansågo vittnena vara en följd af dess olämpliga placering. Dock förmodade ena vittnet att jemväl det vid tiden för resan rådande varma vädret bidragit till skadan, ehuru kärlen icke varit utsatta för sol. Firman lät vidare såsom vittnen afhöra innehafvaren af Ystads svinslagteri och en ångbåtskommissionär, hvilka betecknade Sonessons åtgärd att placera gods af ifrågavarande beskaffenhet invid maskinskottet såsom absolut förkastlig.

Sonesson lät såsom vittnen aföhra styrmännen å fartyget. Ifrågavarande parti flott hade vid inlastningen varsamt placerats på ångarens mellandäck utan beröring med annan last vare sig öfver eller under. Fjerdingarna hade under resan stått oberörda, sådana de inlastats, men hade de genom den då rådande ovanligt starka värmen gistnat, så att flottet bemärkts tränga ut genom laggarna. Vid maskinrummet fanns dubbel förhydning, den yttre af plank, så att gods, derintill placeradt, icke kunde taga skada af värmeutstrålning från maskinrummet. Mellan jernskottet och träförhydningen fanns ett upptill öppet tomrum, hvilket allt gjorde att på plankförhydningens yttersida ej ens förmärkts värme från maskinrummet. Emballaget hade varit svagt och tunnt till förvaring och transport af så ytterst ömtåligt gods vid sådan årstid, hvilket varit en af orsakerna hvarför godset placerats, på mellandäck. Det ställe, der godset placerats, hade varit det lämpligaste i hela fartyget till skydd mot yttre påverkan.

Sonesson anmärkte härefter: Enligt konossementet svarade skeppet ej för skador uppkomna genom för svagt emballage eller varans egen beskaffenhet att smälta, förderfvas eller minskas. Att flottet varit af den beskaffenhet att det vid en lufttemperatur af omkring 30° smält kunde befälhafvaren ej hjelpa eller afvärja Om godset varit så ömtåligt att det fordrat särskild vård, hade det ålegat aflastaren att derom underrätta befälhafvaren samt att å kärlen tydligen utmärka att godset behöft sådan vård. Hade

Sonesson erhållit sådan uppgift, skulle han bestämdt hafva vägrat mottaga godset, enär det icke fanns iskyldt rum ombord.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 16. December 1901:

Enär det icke gentemot den å Sonessons sida förebragta bevisning kunde anses vara af firman styrkt, att den skada, hvarmed i frågavarande med ångaren „Corfitz Beckfriis" till firman ankomna parti flott vid lossningen i Ystad varit behäftadt, uppkommit genom det sätt, hvarpå godset varit i fartyget stufvadt,

samt firman ej heller ådagalagt något annat förhållande, som till ersättningsskyldighet för Sonesson föranledde,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist ogilla käromålet, och skulle firman, som sjelf finge vidkännas sin rättegångskostnad, med 117 kronar godtgöra Sonesson hans utgifter å målet.

En ledamot af Rådstufvurätten var af skiljaktig mening och yttrade att, enär genom de af firman inkallade vittnens edfästa utsagor finge anses styrkt att anledningen till att flottet i fråga blifvit skadadt, på sätt framginge af den hållna besigtningen, varit den, att flottet, hvars emballage vid inlastningen ostridigt varit i oskadadt skick, placerats å mellandäck i närheten af maskinen, hvars förhydning icke kunde hafva varit tillräcklig för att skydda flottet från den från maskinen ovilkorligen utströmmande värmen, samt Sonesson, som enligt konnossementet egt kännedom om varans beskaffenhet och vid sådant förhållande bort inse, att den plats, der den placerats, varit i hög grad olämplig, genom att der låta lägga flottet ej iakttagit den omsorg, som tilhörde en god sjöman, samt vållet firman den förlust, som genom skadan å flottet denna tillskyndats, och hvilken skada på grund af hvad i målet förekommit finge anses hafva uppgått till det af firman fordrade belopp, alltså och då enligt 59 § Sjölagen befälhafvaren vore pligtig att sådan skada ersätta, bemälde ledamot pröfvade rättvist att med bifall till käromålet förpligta Sonesson vid utmätningstvång att till firman utgifva fordrade 326 kronor 72 öre samt att ersätta firmans å målet hafda kostnader med 191 kronor 60 öre.

Firman fullföljde sin talan i Göta Hofrätt, som i dom den 18 April 1902 yttrade:

Enär genom hvad i saken förekommit vore styrkt att ifrågavarande parti flott om 2500 kilogram under sjöresan tagit skada i så måtto, att deraf 176 kilogram bortsmält och återstoden i värde förlorat en tiondedel;

ty och som det vid jemförelse af de i saken å omse sidor

hörde vittnens berättelser finge anses vara ådagalagt, att berörda skada föranledts deraf att varupartiet blifvit stufvadt å mellandäcket nära intill maskinrummet, så att flottet rönt inflytande af den från maskinen utströmmande värmen,

samt Sonesson genom att låta gods af förevarande slag stufvas å dylik plats brustit i den honom såsom befälhafvare åliggande skyldighet att öfva tillsyn å lastens stufning och följaktligen vore lagligen pligtig att ersätta den sålunda uppkomna skadan,

alltså och då, enligt hvad utredt blifvit, flottet betingat ett pris af minst 80 öre för kilogram, hvadan värdet af samma skada uppginge till det af firman derför fordrade beloppet,

pröfvade Hofrätten rättvist att, med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag, förpligta Sonesson att i skadeersättning till firman emot kvitto utgifva 326 kronor 72 öre samt att tillika ersätta firman dels kostnaden för besigtning af varupartiet i fråga och ett intyg om dess vigt med 32 kronor dels ock utgifterna å saken vid Rådstufvurätten med 250 kronor.

Sonesson sökte hos Kungl. Maj.t ändring i Hofrättens dom, hvaremot firman bestred ändringssökandet.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t rättvist att, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens utslag.

60.

Kungl. Majts Dom, den 9. Juni 1903.

Göteborgs Nya Ångslupsaktiebolag och befälhafvaren å danska skonerten „H. C. Christensen" Sjökaptenen E. E. Boije.

mot

Ångfartygsaktiebolaget Trafik.

Den 20 December 1899 sammanstötte i Göta elf bogserbåten „Hilding" med ångslupen „Elsa", som dervid erhöll en del skador samt fördes mot den i närheten förtöjda danska skonerten „H. C. Christensen" som derigenom jemväl skadades. „Elsas" rederi och befälhafvaren å „H. C. Christensen" yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg att som kollissionen uteslutande vållats genom felaktig manövrering från „Hilding"s sida, dess rederi måtte förpligtas ersätta den genom kollissionen uppkomna skadan. Rådstufvurätten ogillade kärandenas talan hvarefter Göta Hofrätt och Kungl. Majt. fastställde Rådstufvurättens dom.

Göteborgs Nya Ångslupsaktiebolag och befälhafvaren å danska skonerten „H. C. Christensen" Sjökaptenen E. E. Boije instämde till Rådstufvurätten i Göteborg rederiet för bogserbåten „Hilding" ångfartygsaktiebolaget Trafik samt anförde: Då ångslupsaktiebolaget tillhöriga ångslupen „Elsa" den 20. December 1899 klockan omkring 7,30 e. m. befann sig på resa från Göteborg till Färjenäs och derunder just lemnat Eriksbergs brygga för att fortsätta den vanliga kursen efter Hisingssidan af Göta elf, kom „Hilding" i full fart ut från Hisingslandet, styrande tvärs öfver elfven mot „Elsa". Oaktadt „Elsas" befälhafvare gaf föreskrifven signal och slog back, uppstod ombordläggning, dervid „Elsa" af stöten fördes mot den på dess babordssida förtöjda danska skonnerten „H. C. Christensen", samt skada orsakades så väl på „Elsa" som skonerten. Då sammanstötningen uteslutande orsakats genom felaktig manövrering från „Hildings" sida yrkades åläggande för dess rederi att till motparterna utgifva ersättning för de skador, som genom ombordläggningen uppstått.

Ångfartygsaktiebolaget Trafik bestred till alla delar vederparternas talan. Då „Hilding" vid ifrågavarande tillfälle under befäl af Gemi Johansson lemnat trävaruaktiebolaget Horsleys

upplagsbrygga å Hisingen för att ingå till Göteborg, hade Johansson gifvit befallning om full fart och satt kurs, som med endast $^1/_8$ eller $^3/_4$ streck afvikit från strömmens längdriktning. Samtidigt hade iakttagits „Elsa" kommande från Eriksbergs brygga och styrande i riktning ut åt elfven. Från „Elsa" gafs en signal, som hvarken kunde anses lång eller kort, men som enligt gängse bruk inom hamnområdet betydde, att „Elsa" ville gå fram på „Hildings" babords sida. Sedan berörda signal från „Hilding" besvarats genom en liknande signal, hade „Elsa" i strid mot signalerna försökt gå fram på „Hildings" styrbords sida. Då „Hilding" i enlighet med signalen styrt så långt styrbord hän som möjligt, blef följden att fartygen sammanstötte.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 14. December 1901 att i saken väl vore upplyst, att sedan „Elsa" förd af H. Olsson och „Hilding" under befäl af Gemi Johansson den 20. December 1899, klockan omkring 7,30 e. m. i Göta elf inom Göteborgs hamnområde afgått, „Elsa" från Eriksbergs brygga å Hisingen på väg till Färjenäs och „Hilding" från trävaruaktiebolaget Horsleys upplagsbrygga å „Hisingen" på väg till Göteborg, fartygen kort efter det „Elsa" lemnat Eriksbergs brygga sammanstött med hvarandra, dervid „Elsa" med sin förstäf träffat „Hilding" å babordsbog med den påföljd, att „Elsa" såväl erhållit en del skador som äfven förts mot den i närheten förtöjda skonerten „H. C. Christensen", hvilken derigenom jemväl skadats,

men enär emot ångfartygsaktiebolaget Trafiks bestridande ej blifvit styrkt, att „Hilding" vid ifrågavarande tillfälle hållit kurs tvärs öfver segelrännan från den ena sidan till den andre, och sistnämnda fartyg således icke på grund af bestämmelsen i § 17 af den för Göteborg gällande hamnordning haft skyldighet hålla undan för „Elsa", som gått nedåt elfven.

hvaremot i saken blifvit utrönt att, efter det „Elsa" och „Hilding" kommit i sikte för hvarandra, af skenen från deras sidolanternor iakttagits, från „Elsa" endast „Hildings" röda sken och från „Hilding" endast „Elsas" gröna sken, på grund hvaraf det måste anses ådagalagdt, att sistnämnda begge fartyg vid tillfället styrt sådana kurser, att dessa skurit hvarandra, så att fara för sammanstötning kunnat uppstå

ty och som „Elsa", hvilken dervid haft „Hilding" på sin styrbords sida, följaktligen jemlikt föreskriften i artikeln 19 i Förordningen den 9. December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. skolat hålla undan för sist-

nämnda fartyg, men „Elsa" ostridigt bibehållit sin kurs, till dess sammanstötningen inträffat;

alltså och då emot hvad å ångfartygsaktiebolaget Trafiks sida förekommit icke kunde anses lagligen styrkt, att „Hilding", hvilken vid ofvan upptagna förhållande bort bibehålla sin kurs, före sammanstötningen ändrat densamma styrbord hen, samt Göteborgs Nya Ångslupsaktiebolag icke visat att befälhafvaren å sistnämnda fartyg annorledes gjort sig skyldig till fel eller försummelse beträffande fartygets manövrering vid tillfället,

funne Rådstufvurätten käromålet icke kunna bifallas.

Ångslupsaktiebolaget och Boije vädjade till Göta Hofrätt, som i dom den 11. Juli 1902 fann skäl icke hafva förekommit ledande till ändring i Rådstufvurättens dom samt förpligtade sökandena att ersätta vederpartens kostnader å saken i Hofrätten med 42 kronor.

Ångslupsaktiebolaget och Boije fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t.

Ångfartygsaktiebolaget Trafik yrkade fastställelse å Hofrättens dom.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Majt. rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligtade sökandena ersätta Ångfartygsaktiebolaget Trafiks kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte lösen för Kungl. Majt.s. dom.

61.

Kungl. Maj.ts dom, den 11. Juni 1903.

Ångfartygsaktiebolaget Gotland

mot

Befälhafvaren å norska ångfartyget „Freja" Sjökaptenen Hans Trovik.

Norska ångfartyget „Freja" sammanstötte den 13. April 1900 i Stockholms skärgård med ångfartyget „Polhem", som dervid tillfogades åtskilliga skador. Ångsfartygaktiebolaget Gotland såsom redare för „Polhem" yrkade vid Stockholms Rådstufvurätt att „Frejas" befälhafvare Sjökaptenen Hans Trovik såsom ensam vållande till sammanstötningen måtte förpligtas att med fartyg och frakt ersätta den derigenom bolaget tillskyndade skada och förlust med 4639 kronor 83 öre. Rådstufvurätten ålade Trovik ersättningsskyldighet, hvaremot Hofrätten och Kungl. Maj.t ogillade bolagets talan.

Norska ångfartyget „Freja", fördt af Sjökaptenen Hans Trovik, var i början af April 1900 på resa från Shields till Stockholm med last af kol. Sedan Fartyget den 13. i nämnda månad indkommit i Stockholms skärgård samt passerat det mellan Långholmen och Furuholmen befintliga sundet s. k. Furuhålet, kolliderede „Freja" med det af Sjökaptenen Alfred Snöbohm förda ångfartyget „Polhem" stadt på utgående från Stockholm med post och passagerare. „Polhem" tillfogades dervid åtskilliga skador samt måste för reparation återvända till Stockholm.

Ångfartygsaktiebolaget Gotland såsom redare för „Polhem" instämde härefter Trovik till Stockholms Rådstufvurätt med yrkande att som sammanstötningen uteslutande vållats af felaktig manövrering från „Freja"s sida Trovik måtte förpligtas att personligen samt med fartyg och frakt ersätta bolaget den skada och förlust, som åsamkats detsamma, med 4639 kronor 83 öre jemte ränta.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 5. Mars 1901, att Rådstufvurätten funne det i målet vara utredt, *att* då det af Trovik förda, i Bergen af Konungariket Norge hemmahörande ångfartyget „Freja" med en längd af omkring 300 fot, ett djupgående å 22 engelska fot och mätande 1149 registertons, på resa från Shields till Stockholm med full last af kol, långfredagen den 13. April 1900 klockan omkring ett på dagen under sydlig vind med öfverdragen, men fullt sigtbar luft inkommit i

det emellan Långholmen och Furuholmen i Stockholms skärgård befintliga sundet, det s. k. Furuhålet, från „Freja“, hvarå befälet vid tillfället fördes af förste styrmannen Carl Ørnæs, iakttagits ett söder om Långholmen framkommande, mot Furuholmens fyr sträfvande fartyg, hvilket sedermera befunnits vara det af Snöbohm förda ångfartyget „Polhem“ stadt på resa til Gotland; *att* från „Polhem“ genast med ånghvisslan gifvits styrbordssignal, hvilken besvarats med en liknande signal från „Freja“; *att* rodret å „Freja“, som då redan legat för styrning styrbord, bibehållits i samma läge, så att „Freja“, som gått med sakta eller omkring 4 knops fart, alltjemt girat styrbord hän; *att* rodret å „Polhem“ omedelbart efter signalen lagts styrbord, så att fartyget girat styrbord hän, hvarefter å detsamma slagits „sakta“, „stopp“ och „back“, tilldess fartyget blifvit liggande stilla å en plats något söder om den vanliga kurslinien för fartyg, som passera Furuhålet, och något närmare slätpricken söder om Furuholmen äu ruskpricken vid Långholmens sydöstra grund, med slätpricken i det närmaste rätt förut; *att* Kronolotsen Ivar Teodor Pihl, hvilken vid tillfället lotsat „Freja“, vid iakttagandet af att „Polhem“s maskin börjat backa, gifvit tillsägelse om att maskinen å „Freja“ skulle stoppas, hvilken tilsägelse omedelbart efterkommits; *att*, då „Freja“, som emellertid af den innehafda farten fortfarit att gå framåt alltjemt under girning styrbord hän, närmade sig „Polhem“, Snöbohm i den tanke att „Freja“ skulle passera akter om „Polhem“ kommenderat „framåt“; att omedelbart efter det att maskinen å „Polhem“ börjat arbeta framåt, å „Freja“ slagits back; *att* emellertid, innan „Polhem“ hunnit få fart framåt, jemväl å „Polhem“, mot hvars babordsida „Freja“ då stäfvat, slagits „fullt back“; *samt att* strax derefter „Freja“ törnat på „Polhem“s babordsida omkring 3 fot akter om „Polhem“s stäf:

och enär, äfven om det icke emot den å „Freja“s sida åstadkomna bevisning kunde anses vara i målet till fullo styrkt, att „Freja“, efter att hafva besvarat „Polhem“s styrbordssignal och hållit kurs åt styrbord, då det kommit i närheten af „Polhem“ och maskinen å nämnda fartyg börjat arbeta framåt, girat babord hän, och att sammanstötningen häraf orsakats, det dock finge anses utredt att, „Freja“, för att undgå sammanstötningen, kunnat hålla mera åt styrbord än som skett utan att äfventyra att stöta på det söder om Långholmen befintliga med en ruskprick utmärkta grund;

ty och som dertill komme, att försigtigheten bjudit befälet å „Freja“, med hänsyn till såväl farvattnets beskaffenhet som

fartygets storlek och djupgående och den dermed förknippade svårigheten att manövrera detsamma, att tidigare än som skett backa, dertill varit godt tillfälle i betraktande af det afstånd från Furuhålet, hvarpå „Polhem“ stannat;

alltså och då Snöbohm icke, såvidt upplyst vore, kunde anses hafva vid manövreringen af „Polhem“ förfarit felaktigt,

funne Rådstufvurätten befälet å „Freja“ hafva varit till sammanstötningen vållande, i följd hvaraf och då „Freja“ icke haft något att erinra mot de belopp af tillhopa 4639 kronor 83 öre bolaget såsom redare för ångfartyget „Polhem“ fordrat såsom godtgjörelse för den skada och förlust, som genom sammanstötningen tillskyndats bolaget, Rådstufvurätten förpligtade Trovik, dock endast med fartyget och den frakt, som belöpt å ifrågavarande resa, att till bolaget emot kvitto utgifva i skadestånd 4639 kronor 83 öre jemte 5% årlig ränta derå från stämningsdagen den 20. April 1900, till dess betalning skedde, och skulle Trovik derjemte på nyss angifvet sätt godtgöra bolaget dess rättegångskostnader med 546 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Rådstufvurättens protokoll i målet.

Trovik sökte ändring i Svea Hofrätt, som i dom den 13. December 1901, enär det icke genom hvad i saken förekommit blifvit lagligen styrkt, vare sig att „Freja“ efter passerandet af Furuhålet ändrat kurs babord hän eller att befälet å „Freja“ kunnat för undvikande af ombordläggning hålla „Freja“ mere styrbord hän än som skett, pröfvade rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens dom, ogilla den af bolaget i saken förda talan samt förpligtade bolaget att med fordrade 562 kronor ersätta Trovik dennes rättergångskostnader vid Rådstufvurätten; och skulle bolaget sjelft vidkännas sina utgifter å saken i Hofrätten.

Bolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t samt anhöll om förnyadt vittnesförhör med af bolaget uppgifna personer.

Trovik bestred bolagets talan.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj.t måtte, med afslag å bolagets anhållan om vittnesförhör pröfva rättevist fasthålla Hofrättens dom samt förpligta bolaget att godtgöra Troviks utgifter å saken hos Kungl. Maj.t med 150 kronor jemte lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Föredraganden t. f. Revisionssekreteraren Svedelius åter hemställde att Kungl. Maj t måtte pröfva rättvist att, med ändring af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens i saken meddelade beslut.

Saken föredrogs den 20. Maj 1903 i Högsta Domstolen,

hvars fleste ledamöter Justitieråden *Norberg, Lindbäck*, och *Grefberg* biföllo det underdåniga betänkandet.

Justitieråden *Petersson* och *Hellström* gillade den af föredraganden yttrade mening.

Kungl. Maj.ts dom utgafs den 11. Juni 1903.

62.

Kungl. Majt.s utslag den 13. Juli 1903.

Indemnity Mutual Marine Assurance Company Limited.

mot

William Petersen Limited m. fl.

Ang. klander af dispache i hvad angår ett fartygs värde i skadadt skick, värdet af den förlorade delen af lasten, rederiets anspråk på distansfrakt samt lastens andel i gäldande af det gemensamma haveriet.

Engelska ångfartyget „Turret Age" under resa från Luleå till Amsterdam med last af 3,726,900 kilogram järnmalm grunstötte den 25 Augusti 1900 utanför Holmö gadd, dervid under bergningsförsök en del af lasten kastades öfver bord. Sedan fartyget under sommaren 1901 tagits flott och omkring 1,200,000 kilogram af lasten lossats och upplagts i Holmsund, infördes fartyget till Stockholm, der återstoden af lasten 1,079,441 kilogram lossades.

Besigtning och värdering af fartyget och den bergade delen af lasten verkställdes härefter af dertill vederbörligen utsedde besigtningsmän; Dervid uppskattades fartyget i skadadt skick till 3,500 pounds, efter en kurs af 18 kronor 16 öre motsvarande 63,560 kronor, den i Holmsund upplagda malmen, som ansågs hafva blifvit skadad af vatten, efter 5 shillings 9 pence för hvarje ton, till 345 pounds och den i Stockholm lossade lasten, hvilken jemväl ansågs skadad af vatten, efter 6 shillings för ton till 323 pounds 16 shillings 7 pence eller tillhopa 668 pounds 16 shillings 7 pence, motsvarande efter samma kurs 12,145 kronor 93 öre.

Sedan hos dispachören i Stockholm påkallats utredning för

fördelning af kostnaderna i anledning af haveriet, yrkade dels Indemnity Mutual Marine Assurance Company Limited såsom representant för lasten att enär fartyget i skadadt skick sålts för 4,900 pounds, hvilket belopp sålunda måste anses utgöra fartygets verkliga värde, nämnda belopp måtte läggas till grund för beräkningen af fartygets andel i gemensamt haveri, dels ock William Petersen Limited såsom fartygets redare att distansfrakt måtte tillerkännas rederiet.

I den 9. Juni 1902 utgifven dispache förklarade dispachören *dels* att det icke tillkomme honom att pröfva och afgöra huruvida eller till hvad belopp rederiet vore berättigadt till distansfrakt, hvadan rederiet hänvisades att, derest uppgörelse i godo ej kunde träffas, i vederbörlig ordning göra gällande sina anspråk på distansfrakt, *dels* att fartyget komme att till det gemensamma haveriet bidraga med det vid besigtningen åsatta värde 63,560 kronor. Vidare beräknade dispachören värdet å den kastade delen af lasten, 1,447,549 kilogram, i förhållande till det å den bergade lasten af besigtningsmännen satta värdet, till 7,712 kronor 74 öre, deraf efter afdrag af inbesparade utgifter, 87 kronor 59 öre, till ersättande i gemensamt haveri utfördes 7,625 kronor 15 öre, hvarefter såsom gemensamt haveri upptogs tillhopa 94,336 kronor 27 öre. Vid beräkningen af det belopp, efter hvilket lasten skulle i gäldandet af det gemensamma haveriet deltaga, uppförde dispachören den bergade lastens värde 12,145 kronor 93 öre med afdrag af enskilda kostnader 137 kronor 93 öre eller 12,008 kronor samt omförmälda ersättning 7,625 kronor 15 öre eller sammanlagdt 19,633 kronor 15 öre samt fördelade det gemensamma haveriet sålunda att å lasten efter sistnämnda värde lades 22,262 kronor 74 öre och å fartyget efter dess uppskattade värde 72,073 kronor, hvarefter dispachören med tillämpning af denna utredning förklarade att med lasten skulle gäldas berörda enskilda kostnader och haveribidrag, tillhopa 22,400 kronor 67 öre, efter afdrag af omförmälda ersättning 7,625 kronor 15 öre jemte af Indemnity Mutual Marine Assurance Company Limited gjorda utgifter 111 kronor 30 öre, eller således 14,664 kronor 22 öre.

Sistnämnda bolag klandrade vid Stockholms Rådstufvurätt dispachen samt yrkade, *att* det vid fartygets försäljning betingade pris af 4,900 pounds måtte lägges til grund för beräkningen af den på fartyget belöpande andelen af det gemensamma haveriet; *att* ersättningen af den förlorade delen af lasten, hvilken kastats

innan densamma blifvit skadad af vatten, måtte beräknas efter lastens fakturavärde 8 Reichsmark 65 pfennige för hvarje ton; *att* då det tillkomme dispachören att afgöra om och till hvilket belopp rederiet kunde vara berättigadt till distansfrakt från Holmsund till Stockholm, och beräkningen af lastens bidrag till gäldande af det gemensamma haveriet vore beroende af nämnda fråga, densamma måtte varda till pröfning i dispachen upptagen; *att* lasten i alla fall måtte fritagas från att till gäldande af det gemensamma haveriet bidraga med högre belopp än det värde, hvartill den uppskattades och *att*, derest berörda yrkanden ej kunde af Rådstufvurätten omedelbart bifallas, dispachen måtte visas åter till dispachören för vidtagande af de påyrkade ändringarne, hvarjemte klaganden fordrade ersättning för kostnaderna å målet.

William Petersen Limited i förut angifna egenskap, Rolph Carr såsom sekreterare i North of England Steam Ship Insurance Association, som lemnat försäkring å fartyget samt firman Emil Boman i egenskap af fartygets haverikommissionär yrkande att, som klaganden ej visat behörighet att öfverklaga dispachen, klagandens talan ej måtte upptagas till pröfning samt att, derest detta yrkande ej kunde bifallas, klagandens talan måtte ogillas samt honom åläggas ersätta vederparternes utgifter i rättegången.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 8. Juli 1902:

Enär klaganden till stöd för sin behörighet att öfverklaga dispachen företett det angående fartygets last utfärdade konnossement, försedt med öfverlåtelse in blanco af vederbörande lastemottagare, blefve den gjorda indvändningen af Rådstufvurätten ogillad;

och enär klaganden icke styrkt att det värde, som vid lagligen verkställd, den 24. Augusti 1901 å fartyget förättad besigtning åsatts detsamma, vore origtig, samt den i dispachen verkställda fördelning af det gemensamma haveriet å det dragande kapitalet icke, såvidt visadt blifvit, skall i strid mot bestämmelserna i 207, 208 och 209 §§ Sjölagen;

alltså och då klaganden ej heller i öfrigt anfört skäl, som kunde leda till ändring i dispachen,

blefve, med ogillande af klagandens talan, dispachen af Rådstufvurätten fastställd; och ålåge det klaganden ej mindre att godtgöra Rättens särskilda ledamöter och i sådant afseende utgifva till Grosshandlaren John Lovén 49 kronor, till Generalkonsuln Albert Starck 43 kronor, till Grosshandlaren Ludvig Peyron 37

kronor, till Direktören A. G. Förselius 12 kronor och till Grosshandlaren L. O. Kinberg 6 kronor än äfven ersätta vederparterna för deras rättegångskostnader med 50 kronor.

Klaganden sökte hos Kungl. Maj:t ändring i Rådstufvurättens utslag.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj:t ej måtte finna skäl göra ändring i Rådstufvurättens utslag.

Målet föredrogs den 13. Juli 1903 i Högsta Domstolen och enär vid uppgörande af ifrågavarande haveri frakt af beskaffenhet att böra i haveriets gäldande deltaga icke, såvidt handlingarna utvisade, varit att tillgå;

alltså och på de af Rådstufvurätten i öfrigt anförda skäl pröfvade Högsta Domstolens fleste ledamöter Justitieråden *Lilienberg*, *Petersson*, *Bohman* och *Quensel* rättvist fastställa det slut, hvartill Rådstufvurätten kommit.

Justitiråden *Lindbäck* och *Claeson* biföllo det underdåniga betänkandet.

Justitierådet *Carlson* yttrade:

„Jag pröfvar rättvist fastställa Rådstufvurättens utslag såvidt det angår klagandens anmärkningar mot beräkningen af värdena af fartyget och den kastade lasten samt derom, att lasten påförts bidrag till det gemensamma haveriet till högre belopp än som motsvarar lastens uppskattade värde.

Hvad klaganden i öfrigt anmärkt mot dispachen måste anses gå ut derpå, att rederiet måtte frånkännas distansfrakt för den del af lasten, som lossats i Stockholm, eller, om sådan frakt borde utgå, denna tagas i beräkning vid haveriets fördelning; och enär, derest rederiet skulle ega för nämnda del af lasten erhålla frakt, ej öfverstigande det af dispachören beräknade värdet af samma del af lasten, det belopp 19,633 kronor 15 öre, hvarmed lasten enligt dispachen skulle ingå i det dragande kapitalet, borde minskas med beloppet af berörda frakt och i stället frakten med hälften af samma belopp ingå i det dragande kapitalet, i följd hvaraf detta kapital, som i dispachen beräknats till 83,193 kronor 15 öre, borde minskas med halfva fraktbeloppet, samt en sådan förändring af grunderna för fördelningen af haveriet 94,336, kronor 27 skulle medföra, att lastens bidrag till detsamma komme att i hvarje fall minskas med fullt hela fraktbeloppet, pröfvar jag rättvist att, med ändring af Rådstufvurättens utslag och dispachen i denna del förklara, att i det belopp 22,262 kronor

74 öre, hvartill lastens bidrag till haveriet blifvit bestämdt, skall anses inberäknad rederiet tilläfventyrs tillkommande frakt för den del af lasten, som lossats i Stockholm, intill ett belopp af 323 pounds 16 shillings 7 pence eller 5,880 kronor 78 öre.

I följd af denna pröfning af hufvudsaken finner jag skäligt sålunda ändra Rådstufvurättens utslag i öfrigt, att de af Rådstufvurätten bestämda ersättningarna till dess särskilda ledamöter tillhopa 147 kronor skola förskjutas af klaganden men till ena hälften eller 73 kronor 50 öre till honom återgäldas af vederparterna samt att dessa skola sjelfva vidkännas sina kostnader å målet vid Rådstufvurätten."

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 59. Kungl. Maj.ts Dom den 29. Maj 1903: Ångbåtsbefälhafvaren H. Sonesson i Trellebory mot Handelsfirman Sonesson & Persson i Ystad. — 60. Kungl. Maj.ts Dom den 9. Juni 1903: Göteborgs nya Ångslupaktiebolag och befälhafvaren å danska skonerten „H. C. Christensen" Sjökaptenen E. E. Boije mot Ångfartygsaktiebolaget Trafik. — 61. Kungl. Maj.ts Dom den 11. Juni 1903: Ångfartygsaktiebolaget Gotland mot Befälhafvaren å norska ångfartyget „Freja" Sjökaptenen Hans Trovik. — 62. Kungl. Maj.ts utslag den 13. Juli 1903: Indemnity Mutual Marine Assurance Company Limited mot William Petersen Limited m. fl.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 23	Aargang IV	1903

63.

Norges Høiesteret, den 27de Juni 1903.

Kalvild Træsliberi

(Adv. Rubach)

mod

Skonnertskib „Anna" ved Skibets Mægler, Carl Knudsen

(Adv. Hofgaard).

En Befragter, som med Urette negter at betale Skibet dets Fragt, dømmes til at betale ikke alene denne, men ogsaa Udgifter, som er forvoldt Skipperen derved, at han maatte laane Penge til Dækning af sine Udgifter paa Lossestedet, fordi han ikke fik sin Fragt.

Ved Sands Sjørets Dom af 22de Mai 1902 blev Kalvild Træsliberi dømt til at betale russisk Skonnertskib „Anna" £ 57—10—0 eller dette Beløb efter Kurs paa Betalingsdagen med 4 Procent Renter fra 17de April 1902 samt Kr. 58,32 som

Erstatning for Udgifter ved Laan til Skibets Udklarering i Lillesand. „Anna" blev derhos frifundet for Træsliberiets Kontrasøgsmaal, og Sagens Omkostninger ilagt Træsliberiet med Kr. 125.00.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henvises der til Dommens Præmisser.

Denne Dom er af Kalvild Træsliberi indbragt for Høiesteret, hvor Træsliberiet har nedlagt saadan Paastand.

„Af Indstevnte for Høiesteret, Skonnertskib „Anna"s Rederi tilpligtes til Appellanten, Kalvild Træsliberi, at betale Erstatning, fastsat ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning for det Tab, som er Træsliberiet forvoldt derved, at det som Følge af „Anna"s altfor sene Ankomst til Lossepladsen den 21de April 1902 i 11 — elleve — Dage maatte anvende Ved istedenfor Kul til Brændsel, og derved, at Sliberiet derpaa af samme Grund i 16 — seksten — Dage helt maatte indstille Driften, — Erstatningsbeløbet med Fradrag af den til „Anna"s Rederi endnu ikke betalte Del £ 57 10 sh. — syv og femti Pund Sterling og 10 shillings i engelske Penge eller norsk Mynt efter Kurs paa Betalingsdagen — med 4 — fire — Procent i Renter af Differencen fra Kontrasjøretsstevningens Forkyndelse den 22de April 1902, til Betaling sker, samt tilstrækkelige Proeesomkostninger for Sjøret og Høiesteret."

„Anna"s Rederi har paastaaet Sjørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger.

Høiesteret slutter sig til Sjørettens Dom og tiltræder i det Væsentlige dens Begrundelse.

Processens Omkostninger for Høiesteret findes Træsliberiet at maatte betale.

I Henhold til det Anførte, afsiges saadan

Dom:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Kalvild Træsliberi til Skonnertskib „Anna" Kr. 200 — to Hundrede — Kroner.

Sjø ettens Dom er saalydende:

Ved Certeparti af 25de Januar d. A. befragtedes russisk Skonnertskib „Anna", Kapt. Rosent, til at føre en Ladning Kul fra Tayport, Skotland, til Kalvild Træsliberi pr. Lillesand. Ladningen var indtaget den 10de Februar: Skibet afseilede fra Tayport den 3die Marts, kom til Lillesand den 10de Marts. Paa Grund af Is i Kalvildfjorden kom Skibet først til Sliberiet den 21de Marts, og Ladningen blev da losset. Paa Fragten havde Skipperen

modtaget Forskud £ 20; Resten, £ 57.20, nægtede Kalvild Sliberi at betale, hvorfor Skipperen ved Sjøretsstevning, iretteført den 19de April, har sagsøg Sliberiet ved dets Disponent I. M. Daae og paastaaet samme tilpligtet at betale Citanten, russisk Skonnertskib „Anna", Kapt. Rosent, £ 57.10 eller dette Beløb i norsk Mynt efter Kurs paa Betalingsdagen, med lovlige Renter deraf fra Stevningens Forkyndelse, samt Sagsomkostninger.

Denne Paastand er efter udtagen Kontinuationsstevning udvidet derhen, at Indstevnte tilpligtes at betale Citantskabet Erstatning for Extraudgifter ved at reise Penge under dets Ophold her i April Maaned til Skibsudgifter, Proviant m. m samt for Provision og Assurance, samt endelig Erstatning for 2 Dages Ophold her for Fartøiet, nemlig 22de og 23de April, forvoldt ved Processen og det mod Kaptein og Fartøi anlagte Kontrasøgsmaal, al Erstatning bestemt ved Skjøn enten af Sjøretten eller optaget paa Kalvild Træsliberies Bekostning.

Indstevnte har taget til Gjenmæle ved Kontrasøgsmaal og nedlagt saadan

Paastand:

Principaliter: at Citantskabet, Skonnert „Anna"s Rederi, tilpligtes at yde Kontracitantskabet, Kalvild Træsliberi, Erstatning bestemt ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Citantskabets Bekostning, for det Tab, der er forvoldt Kontracitantskabet derved, at der i 11 — elleve — Dage maatte benyttes Ved til Brændsel istedetfor Kul, og derved, at Fabrikdriften dernæst i 16 — sexten — Dage helt maatte standses.

Subsidiært: at Indstevnte, Kalvild Træsliberi, frifindes for Citantskabet, Skonnert „Anna"s, Tiltale i denne Sag, fordi dette har brudt Certepartiet og derved forvoldt Indstevnte Tab, samt at Indstevnte, Kalvild Træsliberi, i begge Tilfælde tilkjendes Sagsomkostninger.

Videre har Kontracitanten paastaaet Frifindelse i Kontinuationssøgsmaalet og Sagsomkostninger, samt endelig Hovedcitanten ilagt Mulkt for unødig Trætte.

Hovedcitanten har paastaaet Frifindelse i Kontrasøgsmaalet og sig tilkjendt Forsvarsomkostninger.

Kontracitanten vægrer sig for at betale Fragten, fordi han paastaar at Kapteinen kunde og burde have afseilet fra Tayport strax Ladningen var indtaget den 10de Februar eller ialfald senest den 12te, at Vinden var gunstig herfor ligetil den 17de, idet der senere, og indtil Afseilingen den 3die Marts stadig var Modvind. Ved at Afreisen udsattes, siger Kontracitanten, blev der paaført Sliberiet stort Tab, idet man nødedes til, istedetfor Kul, at bruge Ved i 11 Dage, hvorhos Fabriken helt maatte standse i 16 Dage.

Retten finder, at Skibets Henliggen i Tayport fra Udklareringen den 11te og til den 17de ikke kan lægges Skibsføreren tillast. Det var Vintertid, Veiret, ifølge de foreliggende Oplysninger, usigtbart med løie og omløbende Vinde, Farvandet vanskeligt og trangt og kun til at befare ved Høivande; Fra den 17de Februar til den 3die Marts kunde ingen Afseiling ske paa Grund af Modvind; om dette sidste maa Parterne ansees at være enige. Retten finder altsaa, at Kontracitanten ikke har havt nogen skjellig Grund til at negte Udbetaling af Fragten, hvorfor Hovedcitantens Paastand herom bliver at tage tilfølge, idet Sagsomkostninger billiges med Kr. 125.00. Derhos findes Kontracitantskabet at burde erstatte Hovedcitantskabet for Udgifter ved at reise Penge til Skibets Udklarering i Lillesand Kr. 58.32 (efter frem-

lagt Regning), hvilket kunde været undgaaet, hvis Skipperen strax havde faaet sin Fragt udbetalt. Videre Erstatning efter Kombinationssøgsmaalet finder Retten ikke bør tilkomme ham.

Som Følge heraf bliver Hovedcitanten at frifinde i Kontrasøgsmaalet.

64.

Norges Høiesteret, den 17de juni 1903.

Det Bergenske Dampskibsselskab
(Advokat Gustav Blom)

mod

Dampskibet „Agder"s Rederi ved den korresponderende Reder
(Advokat Hofgaard).

Dampskibet „Jupiter" ligger under Manøvrering ved Indløbet til Aalesunds Havn for at komme ind i Havnen og paaseiles herunder af Dampskibet „Agder". Høiesteret finder, at der ombord paa det sidste Skib er begaaet den største Feil, fordi man der havde forvexlet „Jupiter"s Lanterne med Molofyret medens ogsaa sidstnævnte Skib begik en Feil ved at undlade at give Signal, da man fik Øie paa „Agder", jfr. *de internationale Sjøveisregler § 29.* I Henhold til *Sjøfartslovens § 220* dømtes „Agder" herefter til foruden sin egen Skade, ogsaa at betale en Del af „Jupiter"s.

Assessor *Thoresen:* Ved Dom, afsagt af Aalesunds Sjøret den 10de Juni 1902, blev i nærværende Sag kjendt saaledes for Ret:

„Hovedcitantskabet, det Bergenske Dampskibsselskab, og Kontracitantskabet, Dampskibet „Agder"s Rederi, bør for hinandens Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves".

Med Hensyn til Sagens faktiske Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Sjørettens Dom. Dommen er fra begge Parters Side paaanket til Høiesteret, af det Bergenske Dampskibsselskab ved Hovedstevning af 28de Juli 1902 og af „Agder"s Rederi ved Kontrastevning af 27de Marts 1903.

Af Hovedappellanten er nedlagt saadan Paastand:

At Kontraappellantskabet tilpligtes til Hovedappellantskabet at udrede Kr. 2620.00 med Renter fra 18de Februar 1901, at Hovedappellanten frifindes for Kontraappellantens Tiltale, samt at Hovedappellanten hos Kontraappellanten tilkjendes Omkostninger for begge Retter.

Af Kontraappell. er nedlagt saadan Paastand:

1. I *Hovedsøgsmaalet:*

At Sjørettens Dom bør ved Magt at stande, samt at S/S „Agder"s Rederi tilkjendes hos det Bergenske Dampskibsselskab Omkostninger for Sjøret og Høiesteret.

2. I *Kontrasøgsmaalet:*

At Kontraindstevnte for Høiesteret, det Bergenske Dampskibsselskab, tilpligtes at betale Kontraappellantskabet for Høiesteret D/S „Agder"s Rederi Kr. 1301,40 med lovlige Renter fra 28de Februar 1901 og for Udgifter til Sjøforklaring Kr. 15,40, til Besigtelsesmedlemmerne Kr. 24,00, til Statskassen samt Byfogden Kr. 24,60 og Erstatning for det Tidsspilde m. m. — i det hele alt Tab Sammenstødet og Skadens Udbedring har foranlediget for „Agder"s Rederi, fastsat ved lovligt Skjøn af uvillige Mænd optaget paa Kontraindstevnte for Høiesteret, det Bergenske Dampskibsselskabs Bekostning, med lovlige Renter af Skjønsbeløbet

samt at D/S „Agder"s Rederi tilkjendes Sagsomkostninger hos det Bergenske Dampskibsselskab for Sjøret og Høiesteret.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten. Jeg antager at der fra begge Sider, saavel fra „Agder"s som fra „Jupiter"s Side er begaaet Feil. For „Agder"s Vedkommende kan jeg i i saa Henseende henvise til, hvad der findes anført i Sjøretsdommens Præmisser. Hvad angaar „Jupiter", antager jeg, at den under de forhaandenværende Omstændigheder havde Opfordring til at signalisere, da den laa lige i Indløbet, hvor „Agder" skulde ind og var opmerksom paa, at „Agder" styrede lige mod. Jeg mener, at under saadanne Omstændigheder burde der fra „Jupiter"s Side i Overensstemmelse med Styringsplakatens § 29 være givet Signal. Der udtales i denne §, at man skal iagttage saadanne Forsigtighedsregler, som almindelig Sjømandsskik eller Tilfældets særegne Omstændigheder maatte tilsige. Jeg mener, at der her virkelig var særegne Omstændigheder forhaanden, og jeg vil sige, at denne Forsømmelse fra „Jupiter"s Side ikke er liden. Jeg finder i det Hele, naar jeg ser hen til de fra begge Sider begaaede Feil, at Feilen paa den ene Side ikke kan siges at være ialfald i betragtelig Grad større end den Feil, som er begaaet fra den anden Side, og jeg kan heller ikke finde, at der i Sagens Oplysninger er Grund til at antage, at den ene Feil har i mindre Grad end den anden medvirket til den stedfundne Katastrofe.

Jeg antager saaledes med Sjøretten, at hvert Skib bør bære sin egen Skade. I Henhold hertil finder jeg at burde votere for saadan

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *C. Hansteen:* Jeg antager ligesom Førstvoterende, at der er begaaet Feil fra begge Sider, men jeg finder dog, at den Feil, som er begaaet fra „Jupiter"s Side, er betydelig mindre graverende end den, der er begaaet fra „Agder"s Side. Af Sjøretten er det antaget, at der fra „Jupiter"s Side er stødt an mod Styringsplakatens § 28 derved, at den ikke, da den fik „Agder" isigte, tilkjendegav sin Tilstedeværelse og sin Manøvrering (nemlig at Skibet forandrede sin Kurs Styrbord hen) ved et „kort Stød". Jeg antager imidlertid, at § 28 ikke her er anvendelig. Jeg tror, at „Jupiter" maa gives Medhold, naar den gjør gjældende, at § 28 kun gjælder Tilfælde, hvor der foretages saadanne Manøvrer, som er paabudt til Undgaaelse af Sammenstød, og at Bestemmelsens Mening er, at af to mødende Fartøier det ene skal give det andet Underretning om, hvad det vil gjøre for at gaa klar af det. Men hvad „Jupiter" her foretog sig, var kun at manøvrere for paa bedste Maade at faa svinget sig rundt, saa at den fik den Stilling, at den kunde komme ind paa Havnen. Medens jeg saaledes antager, at her ikke er stødt an mod Plakatens § 28, er jeg med Førstvoterende af den Mening, at det under de forhaandenværende særegne Omstændigheder havde været Pligt for „Jupiter"s Vedkommende ogsaa ved Brug af Fløiten at give tilkjende, at den laa ved Indløbet til Havnen paa et Sted, hvor den var iveien for kommende Skibe, og ialfald en Tid vilde komme til at blive liggende der. Men jeg finder som sagt denne Feil mere undskyldelig. Hvis nemlig „Agder" ikke havde begaaet den Feil at forvexle „Jupiter"s Lanterne med Molofyret, hvis der — med andre Ord — fra „Agder"s Side var udvist saadan Agtpaagivenhed, at den var blevet opmerksom paa, at der laa et Skib ved Indløbet til Havnen, saa vilde ikke „Jupiter"s Undladelse af at give Signal have bevirket nogen Kollision. Da jeg saaledes finder „Jupiter"s Feil meget mere undskyldelig end „Agder"s, er det min Mening, at „Agder" bør til „Jupiter" udrede en passende Erstatning i Henhold til Sjøfartslovens § 220.

Hvor stor Del af Skaden „Agder" skal bære, maa afgjø-

res ved et Skjøn. Jeg antager, at den foruden at bære hele sin egen Skade bør yde „Jupiter" en Skadeserstatning til Beløb 1200 Kroner.

Processens Omkostninger antager jeg bør ophæves.

Konklusion:

Kontraappellanten, Dampskibet „Agders" Rederi, bør til Hovedappellanten, det Bergenske Dampskibsselskab, betale 1200 — tolv Hundrede — Kroner med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 18de Februar 1901, til Betaling sker.

Hovedappelanten bør for Kontraappellantens Tiltale i Sagen fri at være.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Roll:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Hr. Assessor Hansteen.

Assessorerne *V. Scheel* og *Motzfeldt:* Ligesaa.

Extraordnær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Jeg er med de tidligere Voterende enig i, at der foreligger Uagtsomhed fra „Agders" Side, og jeg finder med Sjøretten, at den maa betegnes som grov. Derimod er jeg af den Mening, at om det end kan siges, at det vilde været heldigt, hvis „Jupiter" havde givet et Fløitesignal, og at det havde været forsigtigst at gjøre dette, saa kan det dog neppe lægges „Jupiter" tillast som som Uagtsomhed, at den har undladt dette, idet man der ombord gik ud fra som fuldkommen sikkert, at man maatte være bemærket af „Agder".

Jeg voterer derfor for Tilfølgetagelse af Hovedappellantens Paastand; men da jeg er i Minoritet, skal jeg ikke forme nogen Konklusion.

Justitiarius *Løchen:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Hr. Assessor Hansteen.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overenstemmende med Assessor Hansteens Konklusion.

Sjørettens Dom er saaledes:

Tirsdag den 23de Oktober 1900 om Aftenen mellem Kl. 9 og 10 fandt der paa Fjorden udenfor Aalesunds Havnemolo et Sammenstød Sted mellem S S „Jupiter" tilhørende det Bergenske Dampskibsselskab og Fiskedampskibet „Agder" af Hatløen med den Følge, at „Agder" rendte sig ind i „Jupiter"s Bagbords Boug, hvilken Skade ved Sjøretsskjøn i Bergen den 26de Oktober 1900 taxeredes til Kr. 2620. Det Bergenske Dampskibsselskab, der finder at „Agder" bærer Skylden for Ulykken, har forgjæves afkrævet „Agder"s

Rederi Erstatning og derefter ved Sjøretsstævning af 16de iretteført 23de Febr. 1901 saggivet „Agder"s Rederi, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling paastaaet samme tilpligtet at betale Kr. 2620,00 med Renter fra Paaklagen samt Sagens Omkostninger, medens Paastand om Erstatning for Tidsspilde ved Reparationen er frafaldt.

„Agder"s Rederi, der hævder, at Sammenstødet er at tilregne S/S „Jupiter", og dette Skibs Fører, har under 28de Februar 1901 udtaget Kontrastevning, der er iretteført 23de Marts 1901 og efter forgjæves prøvet Forligsmægling nedlagt saadan Paastand: I. At Kontracitantskabet frifindes for Hovedcitantens Tiltale i denne Sag og tilkjendes Processens Omkostninger. II. At Hovedcitantskabet tilpligtes at betale Kontracitantskabet Kr. 1301.40 med Renter fra Paaklagen, hvortil kommer Udgifter ved Sjøforklaring Kr. 15.40, til Besigtelsesmændene Kr. 24.00, Statskassen og Byfogden Kr. 24.00 samt Erstatning for det Tidsspilde m. m. idethele alt Tab — Sammenstødet og Skadens Udbedring har foranlediget for „Agder"s Rederi fastsat efter lovligt Skjøn af Sjøretten eller uvillige Mænd, optaget paa Hovedcitantskabets Bekostning med lovlige Renter af Skjønsbeløbet samt Sagens Omkostninger

Erstatningsbeløbet Kr. 1301.40 er det Beløb, hvortil „Agders" Skade ved Sammenstødet ved Besigtigelses- og Takstforretning af 26de Oktober 1900 af Aalesunds Sjøret er ansat.

Efter de foreliggende Oplysninger er Sagens faktiske Sammenhæng i det Væsentlige følgende:

Ifølge „Jupiter"s Sjøforklaring ankom dette Dampskib under Aalesund Kl. $9^1/_4$ Eftm. den 23de Oktober 1900 nordenfra, og tænkte Føreren at gaa ind paa Havnen ved at svinge i Spring omkring Kaihjørnet. Da der imidlertid viste sig at ligge et Dampskib ved Kaiens Forende, var dette umuligt; „Jupiter" begyndte derefter at manøvrere mellem Bøien og Land udenfor Moloen for at faa Retning til at gaa ind paa Havnen; der manøvreredes med smaa Slag for og agterover, saaat Skibet næsten svingede paa Stedet, under dette saaes et andet Skibs 3 Lanterner kommende søndenfra og nærmende sig raskt. Da „Jupiter"s Forende pegede omtrent mod Volderhaugs Fyr og „Jupiter" saaledes laa med Bagbords Side næsten tværs for det andet Skibs Kurs, og man saa, at det andet Skib ikke gjorde Tegn til at gaa agtenom „Jupiter" telegraferede „Jupiter"s Fører til Maskinen fuld Fart agterover; men det andet Skib rendte umiddelbart efter ind i „Jupiter"s Bagbords Boug. „Jupiter" laa da omtrent stille. Efter Sammenstødet gik „Jupiter" ind til Kaien, hvor det viste sig at den havde faaet et Hul ca. 5 Fod høit omtrent $1^1/_2$ Fod over Vandet, ca. 9 Fod agtenfor Stevnen. Det andet Skib viste sig at være Dampskib „Agder" af Hatløen. Veiret var stille og stjerneklart; „Jupiter"s Lanterner brændte iorden, ligesom hele Skibet var oplyst. Der gaves intet Fløitesignal fra „Jupiter", efter Kapteinens Forklaring af den Grund, at „Jupiter" laa omtrent stille, og der saaledes intet Signal var at give og „Jupiter" derhos maatte sees.

Fra „Agder" gaves der en Stund før Sammenstødet Fløitesignal, et langt Stød, som af „Jupiters" Fører opfattedes som Signal for, at „Agder" vilde ind paa Havnen.

Ifølge „Agder"s Skippers Forklaring under dette Skibs Sjøforklaring er „Agder" et Fiskedampskib, der den omhandlede Aften kom søndenfra fra Flaaver til Aalesund. Noget efter at „Agder" var kommet rundt Tuenæsset,

overtog Kapteinen selv Roret, ligesom han selv holdt Udkig. Da han var kommet udenfor Skarbøvigen, fik han Tag i et rødt Lys, som han antog for Fyret paa Moloen. Det kom bort med enkelte Mellemrum, idet det formørkedes. Han styrede da efter dette Lys for at komme ind paa Havnen. Da „Agder" var kommet udfor Skudevigskaret, gir han en Fløit i Dampskibspiben af middels Længde, saaledes som han altid pleier at fløite omtrent paa dette Sted for at gaa ind paa Havnen, han havde da ikke opdaget „Jupiter". Da han havde fløitet telegraferede han: „Klar i Maskinen", og et Minut efter „sagte Fart", han gaar da mod Havnen, idet han holder det røde Lys paa Styrbordside, idet han fremdeles antog det for Molofyren.

En Stund efter hævede der sig pludselig et Skrog ret i Bougen, og telegraferede han da øieblikkelig fuld Fart agterover, før han endnu havde faaet Farten af Skuden, skeede Sammenstødet. Skipperen antog ifølge sin Forklaring efter Sammenstødet, at „Jupiter" maa have skjult Molofyren. — De øvrige Lys ombord paa „Jupiter" blev ombord paa „Agder" forvekslet med Lysene i Byen og paa Havnen. Veiret var mørkt, men sigtbart. Der stod en Mand forud paa „Agder" og „gløste" paa Lysene i Byen, han skjelnede ikke noget specielt Lys og var heller ikke kommanderet til at holde Udkig. Fra saavel Hovedcitantskabet som fra Kontracitantskabets Side er det fremholdt, at den anden Part har den hele Skyld for Sammenstødet, idet enhver af dem vil have manøvreret og handlet rigtigt og konduitemæssigt.

Fra Hovedcitantskabets Side lægges der væsentlig „Agder" tillast:

1. At der fra „Agders" Side er holdt slet Udkig, saa det ikke har bemærket „Jupiter".
2. At „Agders" Ansvarshavende har udvist grov Skjødesløshed ved at forveksle „Jupiters" røde Skibslanterne med Aalesunds Havnemolos okkulterende Fyrlygt.
3. At „Agder" kom med uforsvarlig Fart under de foreliggende Omstændigheder.

Fra Hovedcitantskabets Side er der væsentlig fremholdt til Begrundelse af:

Ad 1: Der har ingen Udkigsmand været forud paa „Agder", idet Udkig er holdt alene af Rormanden, nemlig først af andet Vidne under „Agder"s Sjøforklaring og senere af Kapteinen. 2det Vidne stod ved Roret, da Skibet bøiede om Tuenæsset og stod da og saa paa Byens Lys i sin Almindelighed og lagde ikke Merke til noget specielt, idet det ogsaa var fortidligt at se efter Molofyren; han havde altsaa ikke Tanke for, at der kunde være andre Lys af Interesse end Molofyret; samtidig stod 1ste Kontravidne paa Kommandobroen og saa, da „Agder" var udenfor Tuenæs, en rød Lanterne; denne Lanterne saaes af Kontravidnet næsten hele Tiden, medens „Agder" gik indover. Fyrlanternen saa derimod ikke Vidnet, før Sammenstødet havde fundet Sted. Denne Lanterne, som saaes ved Tuenæsset, kunde kun efter Hovedcitantskabets Formening være „Jupiter"s røde Lanterne, idet Molofyret da ikke endnu var synbar, idet „Agder" endnu ikke kunde være kommet op i Mololygtens Lysgrændse.

Efterat 2det Vidne havde forladt Roret, stod „Agder"s Fører selv ved Roret, idet han samtig skulde passe Maskintelegrafen og holde Udkig.

At ikke nogen af de Ansvarshavende ombord paa „Agder" har seet „Jupiter"s røde Lygte er deres egen Feil; havde „Agder" havt specielt Udkig, vilde man øieblikkelig observeret den røde Lygte og havt paa det Rene

at det ikke kunde være Mololygten, hvis man havde det allerringeste Kjendskab til Farvandet.

Havde ordentligt Udkig været holdt maatte man fra „Agder" ogsaa have kunnet se paa „Jupiter"s oplyste Ventiler, at der laa et Skib forud, idet disse danner en lang regelmæssig Række Lys, hvoraf der ikke kunde tages Feil.

Ad 2: Hvis de Ansvarshavende fra „Agder" har seet et rødt Lys, hvad der er Grund til at tvile paa efter det slette Udkig, kan det kun tilskrives grov Skjødesløshed, at Skipperen isaafald har forvekslet en almindelig Skibslanterne, der har en Lysvidde af 2 Kvartmil, med en Fyrlygt, der lyser 5 Kvartmil. Dertil kommer, at den okkulterende Mololygt ikke kunde forveksles med „Jupiter"s røde Lanterne; saaledes som det nemlig er in confesso, at „Jupiter"s Stilling var, er det nemlig en komplet Umulighed, at „Jupiter"s røde Lanterne, efterat den første var kommet „Agder" i Sigte, atter kunde komme ud af Sigte. Hvis ikke Lanternen er bleven seet den hele Tid, har det ene og alene sin Grund i daarligt Udkig og grov Forsømmelighed. At „Agder"s Fører som af Kontracitantskabet anført, skulde være gaaet ud fra, at Fyret stod fast ved Anledningen, er hverken antydet af Skipperen selv eller andre under Sjøforklaring eller Vidneførsel og kunde i ethvert Fald ikke lægges til Grund for Manøvreringen.

Ad 3. Naar de af Kontracitantskabet anførte Forudsætninger lægges til Grund, nemlig, at der styredes mod Mololygten for Indseiling til Havnen, at der er sterk Trafik, at Byens Belysning blænder o. s. v., var „Agders" Fart efter Hovedcitantskabets Formening uforsvarlig. Der kunde være Opfordring til at iagttage betydelig større Forsigtighed fra „Agder" som det udenfra kommende Skib.

Kontracitantskabet har angaaende disse Punkter anført i det Væsentlige:

Ad 1 og 2: „Agder" saa ikke „Jupiter" før Kollissionen; Veiret var mørkt, men sigtbart, Lysene paa Kaien, Havnen og i Byen smelter sammen, naar man i Mørket kommer udenfra, saa det er vanskeligt at skille Lysene udenfor og indenfor Havnen fra hverandre, saaledes smeltede „Jupiter"s Lys sammen med Byens Lys: Molofyret er for lavt og har i dette Tilfælde været skjult af „Jupiter"s Skrog. Dertil paastaar Kontracitantskabet, at Molofyret undertiden staar stille, saa at det ikke blinker, derfor har man ombord paa „Agder" taget „Jupiter"s Lanterne for Fyret, samtidig kom Lyset undertiden bort med korte Mellemrum (Kapteinens Forklaring), idet Grunden hertil var, at „Jupiter" laa og manøvrerede for- og agterover.

Forøvrigt paastaaes, at 2det Vidne under „Agder"s Sjøforklaring holdt Udkig efter kjendt Lys, da „Agder" dreiede om Tuenæsset. Fra „Agder"s Styrehus har man ligesaa god Udsigt som fra Bakken; paa Fiskedampskibe pleier man desuden ikke at have Udkig forud, naar man har Udkig fra Broen, specielt ikke, naar man kommer ind til Aalesund, hvor man har reist hundredevis af Gange, og hvor „Agders" Mandskab var kjendt og fortrolig med Farvandet.

Forøvrigt har „Agder"s Fører manøvreret korrekt, han har pebet i rette Tid ved Skudvigsskaret før Havneindløbet, han kommanderede samtidig klar i Maskinen og sagte Fart i fuldt betimelig Tid for Indløb i Havnen under almindelige Omstændigheder. Hvis man da havde seet noget Fartøi komme ud af Havnen, vilde man i betimelig Tid kunde tage de nødvendige Forholdsregler. Paa den anden Side er der af Kontracitantskabet lagt „Ju-

piter" tillast, at Mandskabet iagttog „Agder" den hele Tid fra denne kom tilsyne udenfor Tuenæsset, hvilket udgjør $^1/_4$ Mil fra Aalesund, uden at foretage andet end i sidste Øieblik at give fuld Fart agterover.

Man havde god Tid til at tage sine Forholdsregler og havde al Grund til at iagttage Forsigtighed, saameget mere som „Jupiter" manøvrerede frem og tilbage ved Havneindløbet en Kabellængde eller deromkring fra Moloen ret foran Agders „Kurs".

„Jupiter" havde under disse Omstændigheder at iagttage Plakat af $^{16}/_1$ 1897 dens Søveisregler. Naar „Jupiter"s Fører saa, at „Agder" ikke forandrede sin Kurs, havde han efter Reglerne at gaa ud fra Fare og burde da tidligere saavel telegraferet til Maskinen som ogsaa brugte „Jupiter"s Pibe, idet han havde besvaret „Agder"s Signal ved at tilkjendegive sin Manøvre. Naar Kapteinen har anført, at „Jupiter" laa stille, anfører Contracitantskabet dertil, at den havde Signaler oppe, der tilkjendegav, at den var under Fart, ligesom den i Lovens Forstand var under „way" (cfr. Indledningen til Plakat af $^{16}/_1$ 1897).

Da „Agder" peb, burde „Jupiter" have svaret for at oplyse om hvilket Ror den gav, og derved tilkjendegivet den sig nærmende „Agder", hvad den foretog sig.

Dernæst anføres, at „Jupiter" i hvert Fald telegraferede altfor sent fuld Fart agterover, og at han i hvert Fald samtidig burde have tilkjendegivet ved Fløiten (Plakatens § 28) idet „Agder", om den derved var bleven varskuet, let vilde have kunnet svinget (over til Bagbord), saa Kollisionen var bleven undgaaet. Ifl. Plakaten § 21 skal nemlig det Fartøi, der ikke skal styre afveien gribe til den bedste Forholdsregel, naar Sammenstødet er uundgaaelig cfr. §§ 27 og 29. —

Hovedcitantskabet har herimod anført i det Væsentlige følgende: „Jupiter" laa rolig med Bagbord til det kommende Skib, saalangt fra Land, at det kommende Skib havde tilstrækkeligt Rum til at gaa bag om „Jupiter"; det kommende Skib forudsættes den hele Tid at have seet „Jupiter"s røde Lanterne og vilde derfor have at styre af Veien og helst bagom „Jupiter", som kun havde at ligge rolig (cfr. Styringsplakatens §§ 19, 21 og 22).

At „Jupiter" skulde pligte at besvare „Agder"s Fløitesignal, modsiges; man kunde ikke forudsætte hos „Agder"s Styrende en saadan ligetil letsindig Ukyndighed som, at „Jupiter"s røde Lanterne toges for Mololygten.

Skibenes Stilling, da Sammenstødet viste sig uundgaaeligt, gjorde det selvindlysende, at „Agder" da maatte svinge forenom „Jupiter", og at dette Skib maatte gaa agterover, og denne Manøvre blev ogsaa udført.

Et Fløitesignal i dette Øieblik kunde ikke have reddet Situationen.

Retten finder med Hensyn til Hovedsøgsmaalet, at der ved de fremkomne Oplysninger er bragt paa det Rene, at der fra „Agders" Side ved Anledningen ikke er fremgaaet med den Agtpaagivenhed og Forsigtighed, som tilsiges af god Sjømandsskik.

Der har ikke været holdt tilstrækkelig Udkig, ligesaalidt som den Styrende har været tilstrækkelig agtpaagivende og opmærksom.

Efter Vidnet Tendelands Forklaring maa Retten gaa ud fra, at „Jupiter"s røde Lygte har været isigte fra „Agder" fra denne svingede om Tuenæset, og at en erfaren Sjømand skulde kunne forvexle denne med det okkulterende Molofyr, synes nærmest usandsynligt; efter Skibenes Stilling er det nemlig ganske umuligt, at „Jupiter"s røde Lygte, naar den først var kommet tilsyne

atter skulde kunne komme ud af Syne. Har derfor „Agder"s Skipper seet og iagttaget den røde Lygte, maa Forvexlingen ansees som grov Uagtsomhed, og har han ikke seet den Lygte, som Skipper Tendeland fra „Agder"s Bro iagttog omtrent den hele Tid, maa ogsaa dette ansees for Mangel paa Agtpaagivenhed og Udkig.

Retten er saaledes ikke i Tvil om, at der i nærværende Tilfælde er Skyld paa „Agder"s Side. Spørgsmaalet bliver da om Kontrasøgsmaalets Berettigelse saaledes, at der ogsaa fra „Jupiter"s Side foreligger Feil ved Anledningen. „Jupiter" befandt sig under Manøvrering udenfor Aalesunds Havneindløb for at faa Retning til at gaa ind paa Havnen, idet den svingede rundt under smaa Slag for og agterover. Ifl. Indledningen til Plakat af 16de Jan. 1897 er et Fartøi underveis (under way), naar det ikke er til Ankers eller fastgjort til Land eller paa Grund. „Jupiter" var saaledes ved Anledningen i Lovens Forstand „underveis", selv om den i Sammenstødsøieblikket muligens næsten laa stille under Manøvreringen, der imidlertid ikke var afsluttet, idet „Jupiter"s Forende da pegte mod Wolderhaug Fyret.

Naar „Jupiter" under denne Manøvrering fik „Agder" isigte forelaa efter Rettens Mening den Situation, som beskrives i Styringsreglernes § 28, idet „Jupiter", et Dampfartøi underveis og „Agder" (fra „Jupiter"s Standpunkt) var isigte af hinanden; „Jupiter" pligtede da at tilkjendegive sin Manøvre (at den forandrede sin Kurs Styrbord hen) ved det i §en foreskrevne Signal. Saadant Signal skulde jo i Tilfælde været givet, naar man fik „Agder" isigte og saa dens Kurs; „Jupiter" havde jo efter Situationen Ret til at tro, at den blev iagttaget fra „Agder", men denne Omstændighed fritager ikke noget Dampfartøi underveis, der er isigte af andet Fartøi, fra at give de i § 28 foreskrevne Signaler forat tilkjendegive, hvorledes han agtede at holde.

Efter al Sandsynlighed vilde et saadant Signal foruden at tilkjendegive, at „Jupiter" forandrede sin Kurs og hvorhen, vække „Agder"s Opmærksomhed og meddele dens Fører, hvad denne ikke skjønte, at der var Fartøi forud. — Sammenstødet vilde saaledes sandsynligvis være undgaaet, om det foreskrevne Signal, der er tvunget, var bleven givet. Retten finder saaledes, at „Jupiter" forsaavidt ikke har gjort sin Pligt, saaat der ogsaa er Skyld paa dens Side.

Henseet til Omstændighederne finder Retten derfor, at hvert Skib bør bære sin egen Skade. (Sjøfartloven § 220). Parterne vil derfor blive at frifinde for hverandres Tiltale og Omkostningerne ophæves.

65.

Norges Høiesteret, den 25de Juni 1903.

C. A. Forsberg
(Advokat F. M. Bugge)

mod

Dampskibet „Scandia"s Rederi, Fredriksen & Co.
(Advokat H. Blichfeldt).

Den i nærværende Samlings Aargang II som No. 68 (S. 389 f. f. optagne Dom stadfæstes af Høiesteret, som udtaler, at *Sjøfartslovens § 275* ingen Anvendelse har paa Maanedsbefragtning, og at Underbefragteren ikke erhverver Sjøpant i Skibet ved Misligholdelse af Kontrakten, naar Rederen negter at opfylde den, fordi den indeholder Betingelser, der er i Strid med Maanedscertepartiet; *Sjøfartslovens § 268,* angaar kun Misligholdelse af Kontrakt som Rederen selv eller ved Fuldmægtig har afsluttet — men nærværende Kontrakt var afsluttet af Maanedsbefragteren for egen Regning og ikke som Fuldmægtig for Rederiet.

Extraordinær Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel*: Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder henviser jeg til den af Kristiania Sjøret under 26de Juni 1901 afsagte Dom. Ved denne blev Indstevnte, „Scandia"s Rederi, Fredriksen & Co., Mandal, frifundet for Citanten, C. A. Forsbergs Tiltale, hvorhos der tilkjendtes Indstevnte 200 Kr. i Procesomkostninger.

Sjørettens Dom er af C. A. Forsberg paaanket til Høiesteret hvor der for ham er nedlagt saadan Paastand:

Principalt:

At Appellanten til Fyldestgjørelse af sin Fordring ifølge Dom af 6te December 1899, £ 180 — i denne Myntsort eller i norske Penge efter Betalingsdagens Kurs — med 4% Rente fra 27de December 1898 samt Kr. 200 i Procesomkostninger, kjendes berettiget til som Sjøpanthaver at stille Dampskibet „Scandia" til offentlig Auktion, og at Appellanten hos Indstevnte tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Subsidiært:

1. At Indstevnte tilpligtes at betale Appellanten £ 180 — i denne Myntsort eller i norske Penge efter Betalingsdagens

Kurs med lovlige Renter fra 2den Juni 1900 og Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret, og

2. at Appellanten til Fyldestgjørelse af denne Fordring kjendes berettiget til som Sjøpanthaver at stille Dampskibet „Scandia" til offentlig Auktion.

For Indstevnte er der nedlagt Paastand om Sjøretsdommens Stadfæstelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger ved Høiesteret.

Som det principale Grundlag for sin Paastand gjør Appell. gjældende, at han derved, at det af ham indgaaede Certeparti af 25de Oktober 1898 er bleven brudt fra Bortfragterens Side, har erhvervet foruden Ret til Erstatning hos sine Medkontrahenter tillige en Ret til for dette Erstatningskrav at holde sig til Skibet, uanseet hvorvidt der er noget at lægge dettes Eiere tillast eller ikke. Han mener, at hans Medkontrahenter Røed & Sørensen, der var Tidsbefragtere af Skibet, var at betragte som dettes Redere, dengang de afsluttede Fragtkontrakten af 25de Oktober 1898, og at det derfor følger af Sjøfartslovens § 268 No. 4 sammenholdt med § 275, at der tilkommer Fordringen Sjøpanteret.

Jeg kan ligesaalidt som Sjøretten slutte mig til denne Opfatning. Certepartiet er afsluttet paa de sædvanlige Betingelser, hvorefter Skibet af Eierne er udrustet og forsynet med Besætning og Fører, der vedbliver at staa i Eiers Tjeneste. Men under disse Omstændigheder kan jeg ikke finde det tvilsomt, at det vedblivende er Skibets Eiere, som ogsaa er dets Redere, uanseet at de har paataget sig Forpligtelse til inden visse Grændser at udføre de Reiser, som Tidsbefragterne begjærer foretaget, og at det foreliggende Tilfælde derfor ikke gaar ind under Sjøfartslovens § 268 No. 4. Forholdet er væsentlig forskjelligt fra det, der vilde foreligge, om Eierne havde overladt nogen Skibet til Fart, efterat Laan- eller Leietageren, som blev indsat i Besiddelsen af Skibet, har forsynet det med det fornødne til Farten, og navnlig ansat Skipper og Mandskab. Til dette sidste Forhold, at Skibet er overladt i nogen andens Besiddelse med Tilladelse til Brug for egen Regning, og udelukkende dertil antager jeg, at der er sigtet med Sjøfartslovens § 275, hvor der tales om det Tilfælde, at et Skib af Eieren er overladt til en anden til Brug i Sjøfart for egen Regning. Men Skibet kan ikke siges at være overladt en anden til Brug for egen Regning, hvor det som ved almindelig Tidsbefragtning fremdeles er i Eierens Besiddelse, idet kun denne har paataget sig visse Forpligtelser ligeoverfor Befragteren, hvad Skibets Brug angaar. At Bestemmelsen ikke tilsigter

at omfatte almindelig Tidsbefragtning, fremgaar ogsaa af den tilsvarende Bestemmelse i den svenske Sjølov, der begynder saa: „Har Fartygs egare till annan öfverlåtit sit Fartyg at föra eller föra låta." Hvorvidt Bestemmelsen i § 275 medfører, at den, der af Leietageren befragter Skibet, for mulig Erstatning i den Anledning faar Sjøpanteret i Skibet, er omtvistet og kan maaske navnlig efter Udtalelser i de danske og svenske Motiver stille sig tvilsomt. Men jeg finder det som sagt ikke tvilsomt, at denne Bestemmelse ikke er anvendelig paa almindelig Tidsbefragtning, og at man derfor heller ikke i § 275 har nogen Hjemmel til at anse Sjøpanteret begrundet i et Tilfælde som det foreliggende.

Subsidiært har imidlertid Appellanten paaberaabt sig, at Skibets Eiere ikke i den under Sagen omhandlede Bestemmelse i Certepartiet af 25de Oktober havde gyldig Grund til at trække Skibet tilbage, at de altsaa ved at gjøre dette selv har handlet retsstridig, og at Appellanten paa Grund heraf har faaet saavel et personligt Erstatningskrav paa Eierne som Ret til for dette at holde sig til Skibet. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Berettigelsen af, at Skibet blev trukket tilbage, er jeg kommen til samme Resultat som Sjøretten, og jeg kan forsaavidt i det Væsentlige henholde mig til dennes Begrundelse. Jeg skal kun tilføie, at det efter min Mening ikke kan komme an paa, hvorvidt den Forpligtelse, som Certepartiet af 25de Oktober paalagde udover, hvad der var hjemlet ved Tidscertepartiet af 9de Juli, kan karakteriseres som værende af væsentlig Betydning eller ikke. Det er Certepartiet af 9de Juli, der er afgjørende for Eiernes Forpligtelse, og disse kan ikke pligte at paatage sig noget, der ligger udenfor de saaledes overtagne Forpligtelser eller endog strider mod udtrykkelig tagne Forbehold.

Paa Grund af den Opfatning, jeg saaledes har af Spørgsmaalet om, hvorvidt der er handlet retsstridig fra Eiernes Side, finder jeg det unødigt nærmere at drøfte den fra Indstevntes Side fremsatte Indsigelse, at et Retsbrud fra Eiernes Side i hvert Fald ikke vilde kunde begrunde nogen Ret for Appellanten til direkte at gjøre Ansvar gjældende mod disse, med hvem han ikke stod i noget Kontraktsforhold.

I Henhold til det Anførte vil jeg votere for Sjøretsdommens Stadfæstelse, idet jeg derhos finder, at Appellanten bør erstatte de indstevnte Processens Omkostninger ogsaa for Høiesteret.

Konklusion:

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande. I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Appellanten, C. A. Forsberg. til Indstevnte, „Scandia"s Rederi 450 — fire Hundrede og femti — Kr.

Assessor *Roll.* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg vil kun nærmere præcisere, hvad Førstvoterende har berørt, at den her omtvistede Fordring allerede efter sin Beskaffenhed overhovedet formentlig er udelukket fra at nyde Sjøpanteret. Sjøpanteret skulde i Tilfælde tilkomme Fordringen ifølge den Bestemmelse i Sjøfartslovens § 268 No. 4, der indrømmer saadan Ret til Fordringer, der grunder sig paa Misligholdelse af Kontrakt, som Rederen eller Fuldmægtig har afsluttet. Men her er ikke Tale om Kontrakt, som Rederen, det vil sige Fredriksen & Co., selv har afsluttet. Og her er heller ikke Tale om Kontrakt, som de ved sin Fuldmægtig har afsluttet. Vistnok angiver Certepartiet af 25de Oktober 1898 sig at være afsluttet „for Rederne ifølge telegrafisk Autorisation fra Røed & Sørensen," Men Røed & Sørensen havde ingen Fuldmagt til at indgaa dette Certeparti, og de havde overhovedet ikke Fuldmagt til at bortfragte Skibet i Rederens Navn. Hvad de i Kraft af sit Certeparti var berettiget til, det var at bortfragte Skibet til andre i eget Navn og for egen Regning. Det er denne Beskaffenhed ved den heromhandlede Fordring, der gjør, at den af Appellanten paaberaabte Dom i Retstid. for 1901 Pag. 367 flg. ikke danner noget Præjudikat for nærværende Sag. I hin Sag handledes der om Fordringer, der efter sin Beskaffenhed utvilsom gav Sjøpanteret.

Assessor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder ogsaa Andenvoterendes Bemærkninger.

Assessor *Thoresen:* Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Advokat *Mejdell:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende, idet jeg ved Sagens Afgjørelse navnlig lægger Vegt paa de Betragtninger, der er gjort gjældende af Andenvoterende.

Assessor *Birkeland*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Mejdell.

Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Indhold: 63. ***Norges Høiesteret:*** *Kalvild Træsliberi mod Skonnertskib „Anna" ved Skibets Mægler, Carl Knudsen. — 64.* ***Norges Høiesteret:*** *Det Bergenske Dampskibsselskab mod Dampskibet „Agder"s Rederi ved den korresponderende Reder. — 65.* ***Norges Høiesteret:*** *C. A. Forsberg mod Dampskibet „Scandia"s Rederi, Fredriksen & Co.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 24-25	Aargang IV	1903

66.

Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven[1]).

Af Dispachør *Theodor Ameln.*

III. Om Fragten som Bidragsværdi til Havarigrosse.

Den generelle Regel for Havarigrosse findes angivet i Sølovens § 187 — saalydende:

„Til almindeligt Havari (Groshavari, Fælleshavari) henregnes enhver Skade, som forsætlig tilføies Skib eller Ladning for at søge Frelse fra en begge truende Fare, saavelsom alle andre Opofrelser, der gjøres i nævnte Øiemed, samt Skade og Omkostninger, der har været forbundne med eller været en umiddelbar Følge af saadanne Foranstaltninger. Almindeligt Havari bæres af Skib, Fragt og Ladning i Forhold til deres Værdier, bestemte efter de i §§ 207—212 givne Regler."

Reglerne for Fragtens Bidrag til Havarigrosse indeholdes i §§ 209 og 210, saalydende:

1) Se No. 10—11 af denne Aargang.

§ 209: „Fragten bidrager til almindeligt Havari efter Halvdelen af

1) den Fragt, som er fortjent ved Reisens Ende, og
2) den Erstatning, der godtgjøres i Havariberegningen for tabt Fragt.

Er ingen bestemt Fragt betinget, beregnes den efter Regelen i § 150[1]).

Og § 210: „Er Fragtforskud ydet saaledes, at det ikke skal tilbagebetales, hvis paa Grund af Ulykkestilfælde ingen Fragt fortjenes, paahviler det ikke Rederiet at bidrage til almindeligt Havari for sammes Beløb."

Af § 187 vil sees, hvad ogsaa i Motiverne udtrykkelig siges, at Betingelsen, for at Havarigrosse skal foreligge, er, at Skibet havde Ladning inde, naar Havarigrosse-Akten blev foretaget. *Havarigrosse-Opgjør* for et Skib i Ballast er altsaa ikke tænkeligt efter norsk Ret. Det er saaledes absolut feilagtigt at paastaa, at hvis der foretages en Opofrelse for at redde et Skib, som gaar i Ballast til et Sted for at indtage Ladning, og for hvilket Fragten er stipuleret fra Ballastreisens Begyndelse, saa skal denne Opofrelse ansees som Havarigrosse. Hverken har Skibet Ladning inde eller foreligger der en Ladning og Skib truende Fare, hvilke to Betingelser er uafviselige, for at Havarigrosse efter norsk Ret skal foreligge.

Sølovens § 218 handler kun om Fordeling af Udgifter „anvendte under ét for Skib og Ladning eller for flere Dele af Ladningen" — men analogisk maa den vel ogsaa kunne gjøres gjældende for Skib og Fragt saaledes at ogsaa for disse „de for Fordeling af almindeligt Havari gjældende Regler, saavidt mulig, kommer til Anvendelse." Det vil dog i flere Tilfælde virke utilfredsstillende, at kun halv Fragt skal bidrage.

§ 218 bestemmer endvidere „at Omkostninger, der er anvendte paa at bjerge Ladningen, bæres forholdsvis af denne og af den Fragt, der udredes af det bjergede Gods". Her synes altsaa fuld Fragt at maatte bidrage.

Ved en eventuel Revision af § 218 burde tydeligere Bestemmelser gives med Hensyn til Fragtens Position i disse Tilfælde.

Af § 209 sees, at den Fragt, som skal bidrage, er „Fragten, som er fortjent ved Reisens Ende", nemlig den Reise, hvorunder Havarigrosse-Akten blev foretaget.

[1]) d. v. s. efter hvad der paa Indladningstiden var gangbar Fragt paa Indladningsstedet.

Det første Spørgsmaal, som her fremstiller sig til Besvarelse, er: Naar begynder Fragten at blive bidragspligtig til Havarigrosse?

Ved første Øiekast vil man vistnok være tilbøielig til at antage, at de samme Regler skulde gjælde her som for Fragten som en integrerende Del af Skibsformuen; men dette er ikke Tilfælde.

Der gjør sig i denne Henseende i Lovgivningen to forskjellige Opfatninger af Fragt gjældende.

Medens Fragten i sin Position som Andel af Skibsformuen opfattes som Appertinens til *Skibet*, opfattes den i sin Position som Bidragsværdi til Havarigrosse som Appertinens til *Ladningen*.

Saasnart samtlige Betingelser for Fragtkontraktens *Ikrafttræden* er opfyldte, har Rederiet et Krav paa at fortjene Fragt, og dette Krav anser Loven tilstrækkeligt til at lade Fragten indgaa i den Del af Rederens Formue, som sættes i Vove paa Søen — Skibsformuen.

Som Bidragsværdi til Havarigrosse er det derimod kun det virkelig fortjente Vederlag for Transporten, der tages Hensyn til.

Disse forskjellige Opfatninger angives ganske tydeligt af Loven, i hvis § 268 der siges, at „Sjøpanteret i Fragt omfatter Bruttofragten for den Reise, hvorfra Fordringen hidrører" uanseet om denne Bruttofragt virkelig fortjenes ved Reisens Ende eller ikke, — medens der i § 209 udtrykkelig siges, at det er „den Fragt, som er fortjent ved Reisens Ende" som bidrager til Havarigrosse.

Ihvorvel ikke udtrykkelig sagt fremgaar det af Lovens Bestemmelser iøvrigt, at det kun er den Fragt, som ved Havarigrosse-Aktens Udførelse var i Risiko, som har Bidragspligt. — Havarigrosse-Aktens Øiemed maa jo ifølge § 187 være at søge Frelse fra en baade Skib og Ladning truende Fare, og da Fragten i dette Tilfælde kun er Appertinens til Ladningen, bliver der altsaa heller ikke Tale om anden Fragt end for den ved Havarigrosse-Aktens Udførelse ombordværende Ladning.

Om end maaske lidt udenfor det her behandlede Emne vil vi dog ikke undlade at paapege en mindre korrekt Udtalelse i Prof. Platou's Søret, Side 395 § 41, 2. — Han siger: „Opofrelsen skal være gjort for at søge Frelse fra en „begge truende" Fare. — I de allerhyppigste Tilfælde vil denne Betingelse medføre, at Ladningen allerede maa være bragt ombord, og at den endnu ikke er udlosset. — Men nødvendigt er det ikke. Lider f. Ex. et

rutegaaende Skib en Skade og telegraferer til næste Anløbssted, at det ikke kan lægge til i det trange Farvand, men at Godset maa bringes ud i Lægter, og saa dette Gods lider Skade, saa foreligger et Havarigrosse-Tilfælde. Benyttelsen af Lægterne er Havarigrosse-Akt." —

Denne Udtalelse af Professor P. er baseret paa, hvad *Heck* i sit Værk: „Das Recht der grossen Haverei" skriver Side 143:

„Vistnok er det neppe tænkeligt, at før Ladningens Indtagen i Skibet der gives nogen Mulighed for en fælles Varetagelse af Interesser" og i den dertil føiede Note:

„Denne Udtalelse bliver modsagt ved et senere indtruffet praktisk Tilfælde. Paa Donau pleier Dampskibene at medbringe en Del af Ladningerne i Lægterfartøier for at kunne gaa over Barren ved Mundingen. Et Parti Varer gik tabt i et Lægterfartøi strax efter Afskibningen, førend det Dampskib, for hvilket det var bestemt, havde naaet Indlastningshavnen. — Ved Sagens Behandling i Marseille nægtedes Fordeling, fordi Lægtringen ikke var foretaget til *fælles* Frelse. Afgjørelsen selv er rigtig, fordi *denne* Lægtring maatte foretages under Reisens sædvanlige Forløb. Men Motiverne til Afgjørelsen kan ikke godkjendes. Hvis Lægtringen kun var blevet nødvendig, derved at Dampskibet i forveien havde lidt Havari, og Kapteinen derfor havde givet telegrafisk Ordre til at afskibe de til Indlastning i Skibet bestemte Varer paa et Lægterfartøi, saa kunde ingen Indvending gjøres mod Fordelingen af den Grund, at Skaden indtraf, førend Skibet naaede Mellemhavnen. — Ogsaa hvis Varerne paa Grund af Skibets Skade var blevet tilbage og af Mangel paa Transportleilighed var blevet ødelagte i Havnen, kunde Behandlingen af Tabet som Havarigrosse forsvares. Ligesaa, hvis Varer paa Grund af Skibets havarerede Tilstand ellers var tilføiet Værdiforringelse, t. Ex. Trælast sønderskaaret efter telegrafisk Ordre, førend Skibet ankom, af Hensyn til bedre Stuvning." —

Ved en Inkurie har saavel Heck som Platou her misopfattet det virkelige Sagsforhold. — Dette er nemlig, at Skade, som har truffet eller er blevet tilføiet en udenfor Skibet værende Del af Ladningen, kan have opstaaet under saadanne Omstændigheder, at det derved forvoldte Tab bliver at godtgjøre i Havarigrosse. Men den nævnte Del af Ladningen skal selv ikke bidrage til Havarigrosse, som kun bliver at fordele paa Skib, den ombordværende Ladning og Fragten for samme. Det anførte Exempel er saaledes slet ikke nogen Afvigelse fra den almindelige Regel. —

Der er et Spørgsmaal, som har været under stærk Diskussion og er blevet forskjellig besvaret af de forskjellige Landes Sagkyndige.

Ihvorvel Spørgsmaalet maa ansees at have faaet en ganske bestemt Besvarelse i den norske Sølov, vil vi dog, da det tjener til en god Veiledning for en korrekt Opfatning af Fragtens Position ligeoverfor Havarigrosse, her optage Spørgsmaalet til Behandling. — Det gjælder det Tilfælde, at et Skib er bortfragtet for flere Reiser under èt, saaledes at Fragten først er optjent ved den sidste Reises Ende, hvilken Fragt skal da, hvis Skibet t. Ex. faar et Groshavari paa første Reise, bidrage? — Det kan synes, som om den hele kombinerede Fragt skulde bidrage og saaledes praktiseres ogsaa i England og Amerika. Lowndes („The Law of General Average," 4th ed. Side 310 fgg.) anfører følgende Exempel:

Et Skib var befragtet at indtage en Ladning i London, bestemt til Havne i Ostindien, der at indtage og føre Ladninger til Havne efter Befragterens Agenters Ordre, samt endelig paa sit sidste Bestemmelsessted i Ostindien at medtage Ladning for London: For disse Reiser skulde Fragt, beregnet efter specificerede Rater, betales, forudsat at Skibet kom i god Behold tilbage til London, ellers skulde ingen Fragt betales. Skibet kom under Havarigrosse paa Udreisen til Ostindien, og efter Udbedring af Skaden i Nødhavn fortsattes og fuldførtes den hele Kombination af Reiser.

Der blev Spørgsmaal, hvorvidt den hele Fragt, som skulde fortjenes ved samtlige Reisers Tilendebringelse — opgaaende til £ 5740 skulde opføres som Bidragsværdi. Den engelske Domstol afgav enstemmig Kjendelse herfor. Blandt Dommens Motiver anføres:

„den hele Fragt var i Fare og kunde have været tabt ved Uheldet" —

„et vægtigt Argument for Citantskabet er, at Bidraget var usikkert ved Havariets Indtræden. Men i alle Tilfælde af Havarigrosse er det saa, at Fragten ikke kan erholdes udbetalt ved Uheldets Indtræden, og ethvert Fragtbidrag maa derfor blive usikkert"

„denne Fragt var et helt og udeleligt Beløb, betalbart for Benyttelsen af Skibet ud- og hjemover; derfor maatte den, da den var sat i Vove og var blevet bjerget, bidrage, naar den endelig var blevet optjent." —

Lowndes udtaler: Det synes rimeligt at holde paa den Regel, at naarsomhelst der findes en Fragt, som kan forsikres, saa er der en Fragt, som skal bidrage til Havarigrosse. — Thi det Princip, som bestemmer Retten til at assurere Fragt, som skal fortjenes (future freight) er følgende: Der maa paa den Tid, Policen træder i Kraft, findes en legal Vished — d. v. s. en Vished, som kun ophæves af de Farer, mod hvilke der assureres — for at fortjene Fragt — og hvorsomhelst der existerer en saadan Vished, er der tilstede èt Interesse, som er sat i Vove paa Søen, og som er blevet beskyttet mod Tab ved Havarigrosse-Akten.

Hvad først angaar Domstolens oven anførte Kjendelse, saa er den stridende mod norsk Ret, som ubetinget knytter Fragtbidraget kun til den Reise, paa hvilken Havarigrosse-Akten blev foretaget. I det nævnte Tilfælde vilde det derfor efter norsk Ret have været feilagtigt at som bidragende Fragt opføre mere end Fragten for Reisen London til Ostindien — og hvis der ikke havde været stipuleret bestemt Fragt for denne Reise, havde den maattet ansættes i Henhold til § 150. —

Hvad dernæst angaar den af Lowndes angivne Regel, saa bliver den ikke korrekt, førend der tilføies (efter „naarsomhelst der findes en Fragt, som kan forsikres" —) „som Appertinens til Ladningen" — — Vi skal under Behandlingen af Fragtens Position som Forsikringsobjekt nærmere behandle dette Spørgsmaal og her indskrænke os til at henvise til Bestemmelsen i rev. alm. norske Søforsikringsplan § 63. — —

Det burde af det anførte tydelig nok fremgaa, at det kun er Fragt for virkelig ombordværende Ladning, som bidrager.

Lad os tage et Exempel.

Et befragtet Skib er ankommet til den Lasteplads, hvor dets Ladning ligger færdig at indtages. Natten, før Lastningen skal begynde, opstaar der Ildebrand ombord i Skibet, og det ansees nødvendigt, for at slukke Ilden, at sænke Skibet. Optagningen af samme medfører betydelige Omkostninger. — Den ved Sænkningen forvoldte Skade og Udgift er ikke Havarigrosse; thi Betingelsen for Havarigrosse er efter norsk Ret, at Skibet havde Ladning inde og den Skade, som tilføies, maa være tilføiet for at søge Frelse fra en begge truende Fare. — Derimod maa i dette Tilfælde Bruttofragten for Reisen, der allerede er indgaaet som integrerende Del i Skibsformuen, være Gjenstand for Søpanteret for Bjergningsomkostningerne i Henh. til Søl. § 268 — (jfr. § 218).

Fragten indtræder altsaa som Bidragsværdi, kun efterhvert som Ladningen er bragt ombord. —

En ligefrem Følge af Regelen, at det kun er den ved Havarigrosse-Aktens Udførelse i Risiko værende Fragt, som bidrager, er ovenanførte Bestemmelse i § 210 om Fragtforskud, som ikke skal tilbagebetales. I Motiverne udtales herom: „Her løber Bortfragteren ingen Risiko for Fragten eller Fragtforskuddet, intet heraf reddes for ham, og han kontribuerer altsaa ikke; derimod hviler Risikoen for Tabet nu paa Ladningseieren, idet Fragten maa medregnes i Varens Værdi for ham; og da her i Tilfælde af Forlis intet indspares i de paa Fragten hvilende Omkostninger, bidrager Godsets Eier med Fragtens eller Fragtforskuddets fulde Værdi, hvoraf Intet kommer til Fradrag i Godsets Taxtværdi paa det Sted, hvor Reisen ender.

Af § 151 sees, at Regelen er, at forudbetalt Fragt under de i Paragrafen angivne Omstændigheder tilbagebetales; skal et andet Forhold indtræde, maa dette være forbeholdt, og som saadan Aftale ansees det, naar det i Certepartiet heder, at Befragteren skal assurere den forskudsvis betalte Fragt paa Rederiets Bekostning; han har da overtaget Ansvaret. —

En anden Følge af Regelen er, at Fragten for de Varer, som paa en Reise med flere Lossesteder er losset førend Havarigrosse-Akten blev foretaget, ikke bidrager — det er dog „Fragt, som er optjent ved Reisens Ende.“ —

Herved fremstiller sig det Spørgsmaal, om Fragt for Varer, som i Henhold til Søl. § 151 under Reisen er solgt for Eierens Regning — for hvilke fuld Fragt skal betales — pligter at bidrage til et paa samme Reise senere indtruffet Havarigrosse.

Hvis man anser, at denne Fragt er definitivt fortjent, og at den altsaa under ingen Omstændigheder kan kræves tilbage fra Rederiet, saa er denne Fragt ikke længere i Risiko og har ingen Bidragspligt ved et senere Havari. — Det er da en mellem Rederiet og Befragteren truffet Aftale om, at Reisen for den Del af Ladningen er endt og Fragten fortjent.

Gaar man derimod ud fra, at denne Fragt er betalt under Forbehold, at den skal refunderes, hvis Skibet senere forliser paa Reisen, saa bliver denne Fragt at anse som reddet ved den senere Havarigrosse-Akt og skal altsaa bidrage. Herfor taler den Omstændighed, at Rederiets Ret til at erholde *fuld* Fragt for disse Varer netop er begrundet i, at det med sit Skib *kan* føre Varerne frem til Bestemmelsesstedet. Viser det sig nu senere

i Reisens Løb, at dette ikke staar i Rederiets Magt, idet Skibet gaar under eller kondemneres, saa har Rederiet jo ingen Ret til at kræve Fragten.

Rent theoretisk seet er dette vistnok den rigtige Maade at se Sagen paa; — i Praxis tror vi derimod, at man i Almindelighed vil anse Udbetalingen af Fragten i Mellemhavnen som en fuldt afsluttende Retshandling uden nogetsomhelst Refusionshensyn ved senere Forlis.

En yderligere Følge af samme Regel er, at hvis et Skib paa en Reise indtager Varer paa flere Steder, saa skal selvsagt ikke Fragten for de efter Havarigrosse-Akten indtagne Varer bidrage.

Ved lump-sum Befragtning bidrager derimod Fragten for den hele Reise til ethvert paa denne indtrædende Havarigrosse, uanseet Lade- og Lossestedernes Antal. Her er nemlig den hele Fragt som Appertinens til hvilkensomhelst Del af Ladningen i Risiko under den hele Reise.

Ved almindelig Tidsbefragtning maa Fragten for hver Reise beregnes efter Regelen i § 150.

Det er den ved *Reisens Ende* optjente Fragt, som skal bidrage; altsaa den Fragt, som Fragtføreren virkelig har Ret at erholde udbetalt, naar Reisen sluttes, som skal bidrage.

Søl.s § 160: „Gaar Skibet tabt paa Reisen, eller erklæres det for uistandsætteligt, ophører Fragtkontrakten at være gjældende. — —

For Godset svares i saa Fald *Afstandsfragt* efter Længden af den tilbagelagte Del af Reisen i Forhold til den hele Reise" etc. — —

„Vil Eieren overlade Godset for Afstandsfragten, staar det ham frit for." —

(Se endvidere §§ 161 og 164.)

Her er det altsaa kun Distancefragten, som bidrager.

Følgende Retsspørgsmaal kan herved opstaa:

Der er ydet Fragtforskud uden Tilbagebetalingspligt, hvilket overstiger Distancefragten. Det er indlysende, at der i dette Tilfælde ikke bliver at beregne noget Bidrag for Distancefragten idet dennes Beløb ikke har været i Risiko, men fuldt er oppebaaret i Form af Forskud — som bidrager som en Del af Ladningens Værdi.

Hvis Ladningseieren benytter sig af sin Ret at abandonnere Ladningen for Distancefragten, og der efter at denne er dækket

ikke bliver noget tilbage af Ladningens Værdi, bidrager kun Skib og Fragt til Havarigrosse; Fragten selvsagt dog kun efter den Værdi, som er udbragt af Ladningen med $^1/_2$ Del.

Hvis Rederen faar Distancefragt og af denne har oppebaaret en Del som Forskud, svarer han (ligesom ved fuld Fragt) med $^1/_2$ (*Distancefragten ÷ Fragtforskud*). — Enhver anden Fremgangsmaade maa betegnes som ukorrekt — (se herom nærmere Platou's Søret Side 454 fg.) — —

Deraf at Søloven behægter Fragten som Bidragsværdi til Havarigrosse som Appertinens til Ladningen følger, at ved s. k. Underbefragtning (d. v. s. naar den oprindelig Befragter (-Leier) af Skibet igjen bortfragter Skibet) er det kun den for den ombordværende Ladning ved Reisens Ende optjente Fragt, som skal kontribuere. Den oprindelige Fragt staar udenfor Fællesskabet efter norsk Lov; man kan ikke sige: den oprindelige Fragt skal bidrage for sit hele Beløb, af den virkelige for Ladningens Transport betalte Fragt skal kun den Del, som overskyder den oprindelige Fragt, bidrage. Selv om den virkelig betalte Fragt er *mindre* end den oprindelige Fragt, er det dog kun den, som bidrager. —

(Dette fremgaar ogsaa af Forhandlingerne angaaende den tyske H. G. B. § 717, hvor der siges: Hat den Afterverfrachter weniger Fracht zu beziehen als der erste Verfrachter, so ist für ihn den Mehrbetrag, der dem letzteren gebührt schon vor dem Havariefall durch Speculation verlorengegangen. Ein bereits vorher verlorener Werth kann aber nicht in grosser Havarie ersetzt werden.“

Af det allerede anførte følger, at Fragtens Bidragspligt ophører, efter hvert som Fællesskabet mellem Skib og Ladning ophører, saa at for enhver selvstændig Havarigrosse-Akt, som foretages, efterat Ladningen har forladt Skibet, bidrager ikke Fragten for den lossede Ladning.

De af Platou (Søret Side 396) efter Heck anførte Exempler paa et modsat Forhold er ikke korrekte. — Han siger: „Er Skibet strandet og Godset udlosset, men Skipperen ser sig nødsaget til at sælge en Del af det ilandbragte Gods *for, at udrede Bjergeløn* for dette og andet Gods og for Skibet foreligger uomtvistelig H. G. — Akt.“ — Ja, der foreligger en Havarigrosse-Akt, men denne er begyndt allerede med Bjergningen, og Salget af Varerne er kun en Fortsættelse af den, medens Fællesskabet varede, begyndte Havarigrosse-Akt. —

Det samme er Tilfælde med det andet anførte Exempel om Salg for Bodmerilaanets Dækning. —

Det er den virkelig fortjente Fragt, som skal bidrage — derfor er Bestemmelsen i Sølovens § 211 given: I Fragtbeløbet maa fradrages „saavel Havaribidrag til senere almindeligt Havari paa Reisen samt Omkostninger, der maatte være paaløbne for at frelse eller bevare de bidragspligtige Gjenstande og ikke skal godtgjøres som almindeligt Havari." Vi tror ikke, at nogen nærmere Forklaring af denne Bestemmelse her er paakrævet — den tilhører nærmest Dispachørens Omraade.

Efter Princippet „reddet Værdi bidrager" skal ikke den fulde ved Reisens Ende fortjente Bruttofragt kontribuere, men derfra maa trækkes de — ordinære — Udgifter, som Rederen vilde være blevet fritaget for, om Ulykken ikke ved Opofrelsen var blevet afvendt (som Hyre *efter* Opofrelsesøieblikket, Lodspenge og Havneudgifter paa Bestemmelsesstedet samt Losningsomkostninger.) —

I en Flerhed af Lovgivninger har man imidlertid af praktisk Hensyn indført en for alle Tilfælde gjældende Regel for Afdraget, idet man istedetfor en omtvistelig Beregning for hvert enkelt Tilfælde altid lader, blot en vis Brøkdel af Bruttofragten kontribuere, almindeligvis en Halvpart" — (de norske Motiver til Søloven). —

Der kan være delte Meninger om, hvilket System er hensigtsmæssigst — selvsagt er det sidst angivne det letvindteste. — Det i Søloven bestemte Fradrag af $^1/_2$ Del turde dog i mange Tilfælde være for stort, specielt for Seilskibes Vedkommende. — Det burde ved en Revision af Søloven tages under Overveielse, dels om man ikke af internationale Hensyn burde adoptere den i York-Antwerpen Reglerne bestemte Fremgangsmaade, dels om ikke — hvis man vil beholde et bestemt Fradrag, dette burde sættes til $^1/_2$ Del for Dampskibe, $^1/_3$ for Seilskibe. —

Bestemmelsen i § 209.2 er i Overensstemmelse med Regelen om, at ofret Værdi, som godtgjøres, pligter at bidrage med det godtgjorte Beløb. —

Med Hensyn til de s. k. Maanedsbefragtninger (timecharterleie) er det utvivlsomt, at vor Sølovs Bestemmelser om Fragtbidrag til Havarigrosse ikke berører saadan Leie. — Vi henviser til hvad i første Afsnit er anført angaaende denne Leies retslige Beskaffenhed, og det vil deraf fremgaa at den som Leie af Skibet og ren Appertinens til dette, ikke har med Ladningen at bestille

og altsaa ikke kan være Bidragsværdi til Havarigrosse efter norsk Ret.

Den vedkommer altsaa slet ikke Havarigrosseopgjøret, og naar det undertiden hænder at norske Dispachører (efter engelsk og amerikansk Mønster) i Generaldispachen foretager en Sondren mellem Rederens og Befragterens bidragspligtige „Fragtværdier" — saa er dette principielt feilagtigt. — Det er et Opgjør, som burde holdes udenfor Dispachen. —

Men saadan Bortleien af Skib som Transportmiddel giver ogsaa undertiden Anledning til positivt feilagtige Dispacheopgjør — man ser, at Dispachøren udtaler: „Da Skibet var befragtet paa Tid, er ingen Fragt sparet ved Opofrelsen, altsaa bidrager ikke Fragten." Og alligevel har Skibet virkelig havt „Fragt" paa Reisen, som burde bidrage. — Vi skal anføre et Exempel herpaa.

Der findes en i Vestnorge noksaa ofte forekommende Maade at afslutte kombineret ameta-Forretnings- og Fragtkontrakt paa. Det sædvanlige er, at en Skipper, som tillige er Reder for sit Fartøi, bortleier dette, fuldt bemandet og udrustet, til en Kjøbmand for en vis Betaling pr. Uge for at benyttes paa Silde- eller Fiskeexpedition i den Tid, som kræves til dennes Udførelse.

Kjøbmanden leverer de til Expeditionen fornødne Tønder Salt og Kontanter, Skipperen besørger Indkjøb og den nødvendige Behandling af Varen, og efter endt Expedition deles Nettoprovenuet i et vist Forhold mellem Kontrahenterne.

Her foreligger altsaa:

1) Leie af Skibet, fuldt bemandet og udrustet, for at kunne benyttes som Transportmiddel. — Dette er ingen Fragtkontrakt. (se Afsnit 1.)
2) Kontrakt, ifølge hvilken Skipperen paatager sig at transportere Varerne til og fra Silde- eller Fiskekjøbepladsen. Dette er altsaa en Fragtkontrakt.
3) Kontrakt om en ameta Forretning, hvor paa den ene Side Kjøbmanden paatager sig at forsyne Expeditionen med den fornødne Udrustning i Varer og Kontanter, og paa den anden Side Skipperen paatager sig at besørge Indkjøb og Behandling af Varer, begge i Fællesskab foretager Salget — Nettoudbyttet deles.

I disse Tilfælde pleier flere Dispachører ikke at opføre Fragt som Bidragsværdi til Havarigrosse. — Dette er ikke korrekt. — Her existerer der virkelig en Fragtkontrakt, men der er ingen

bestemt Fragt betinget, og Fragten bliver derfor at ansætte for Reisen til og Reisen fra Indkjøbsstedet særskilt efter Regelen i Søl.s § 150. —

Hvis Resultatet af Spekulationen skulde blive — nul eller endog minus, har det intet at sige ligeoverfor Fragtens Bidrag; thi Fragten er optjent ved Reisens Ende; at Rederen spekulerer og taber sin Fragt derved vedkommer selvsagt ikke Havarigrosseforholdet. —

Hvis Rederen, Fragtføreren, selv er Ladningens Eier, sees af Sølovens § 272, at han ligeoverfor Trediemand er ansvarlig personlig for den gangbare Fragts Beløb. — Det betragtes altsaa, som om Fragten var blevet udbetalt til Rederen. Paa samme Maade maa det betragtes ved Havarigrosse, dog saaledes, at Fragten fremdeles er i Risiko og bidrager med $^1/_3$ Del af Beløbet. —

Hvad angaar Fragtforholdet i Havarigrossetilfælde ved Bugseringskontrakter, saa kan der neppe være Tvivl om, at hvis der foreligger en virkelig Fragtkontrakt, ifølge hvilken Bugserbaadens Eier paatager sig den hele Transport, saa vil under visse givne Omstændigheder den betingede Fragt (Bugserløn), forsaavidt den ved Reisens Ende fortjenes, have at bidrage til Havarigrosse. Hvis t. Ex. under en saadan Kontrakt Bugserbaaden faar Maskinskade, og baade den og den bugserede Lægter eller Flaade driver tilsøs, men bjerges ved en fælles Foranstaltning, saa maa Bugserlønnen bidrage til Havarigrosseudgifterne.

Hvis derimod Bugserbaaden støder paa Grund, men Lægteren ikke løber nogen Fare (den drypper Anker og ligger sikkert) — saa er selvsagt Omkostningerne for at bringe Bugserbaaden flot, dens Anløb af Nødhavn for Reparation etc. *ikke* Havarigrosse. —

At sædvanlig Bugserløn ikke kan behandles som Fragt eller bidrage til Havarigrosse efter norsk Lov turde uden videre Forklaring være indlysende.

67.

Norges Høiesteret, den 2den Juli 1903.

Straffesag mod
Skibsreder Nicolay Wiborg
og Maskinistassistent Johannes Köhler.
(Actor til Prøve Overretssagfører Ebert.)
(Forsvarer Advokat Fr. Stang Lund.)

For at kunne overtage Tjeneste som Maskinist paa norsk Dampfartøi med Maskine af over 75 indicerede Hestekræfter maa man have erhvervet Maskinistcertifikat i Medfør af *Lov om Maskinister paa Dampfartøier af Handelsmarinen af 26de Juni 1889.* Naar derfor Farttidens Længde i Døgnet nødvendiggjør regelmæssigt Vagtskifte, maa der være to med Certifikat forsynede Maskinister ombord.

Assessor *Motzfeldt*: Skibsreder Nicolay Wiborg af Kragerø og Maskinistassistent Johannes Køhler er efter forudgaaet forgjæves Forelæg satte under Tiltale for Overtrædelse af Lov om Maskinister paa Dampfartøier af Handelsmarinen af 26de Juni 1889 § 11, jfr. § 1:

No. 1 for Sommeren 1901 ombord i sit Dampskib „Nora" i Nordsjøfart at have benyttet No. 2 som Maskinist, udenat denne havde Certifikat som saadan og derfor var uberettiget til saadan Tjeneste,

No. 2 for i Løbet af Sommeren 1901 at have udøvet Maskinisttjeneste ombord i No. 1's Dampskib „Nora" i Nordsjøfart, udenat han dertil efter Maskinistloven var berettiget som manglende Maskinistcertifikat."

Ved den af Meddomsretten i Kragerø den 31te Marts 1903 afsagte Dom blev imidlertid de tiltalte frifundne. Rettens Formand voterede dog for Fældelse.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til de afsagte Domspræmisser. Dommen er paa Grund af formentlig urigtig Lovanvendelse paaanket, og Anken er af Kjæremaalsudvalget henvist til Prøvelse her for Retten.

Jeg antager, at Anken maa gives Medhold.

Meddomsretten anser det bevist, at Tilt. No. 2, der uden at være i Besiddelse af Maskinistcertifikat var antaget og paamønstret som Maskinistassistent paa „Nora", „for som saadan med

det nævnte Fartøi i Nordsjøfart i ca. 1½ Aar, idet han, naar Fartøiet var i Søen, regelmæssig skiftede Vagt med den ombordværende Maskinist af 1ste Klasse, og tjenestgjorde han saaledes faktisk vexelvis med denne som Maskinist paa Fartøiet." Og at „Noras" Maskine indicerer mellem 75 og 200 Hestekræfter, er ligeledes fastslaaet ved Meddomsrettens Dom.

Meddomsrettens Flertal bygger Frifindelsen paa den Bestemmelse i den nævnte Lovs § 2, der tillader Dampskibsmaskinist af 2den Klasse at tjenstgjøre som Første- eller Enemaskinist paa Dampfartøi med Maskine af under 200 indicerede Hestekræfter. Flertallet mener nemlig, at denne Bestemmelse maa forstaaes saaledes, at man paa Dampskibe med ikke større Maskinkraft end anført altid har Ret til kun at have *en* Maskinist med Certifikat ombord, selv om derhos til Maskinens Betjening benyttes en Assistent. Flertallet antager at Lovens Fordringer med Hensyn til tilbørlig Betjening af en Maskine som „Noras" tilfredsstilles, selv om Maskinen ei uafbrudt den hele Tid, den er igang, betjenes af examineret Maskinist.

Denne Fortolkning af den nævnte Bestemmelse i Lovens § 2 anser jeg urigtig. Lovens § 1 foreskriver, at for at kunne overtage Tjeneste som Maskinist paa Dampfartøi maa man med den i § 5 nævnte Undtagelse have erhvervet Certifikat som Dampskibsmaskinist. Og § 5 foreskriver, at de i Loven givne Bestemmelser om Betingelserne for at kunne tjenestgjøre som Maskinist paa Dampfartøi ikke skal være anvendelige paa den, der antages til at betjene Dampmaskine af under 75 indicerede Hestekræfter. Det er altsaa klart, at for at kunne overtage Tjeneste som Maskinist paa Dampfartøi med Maskine af over 75 indicerede Hestekræfter maa man have erhvervet Maskinistcertifikat. Bestemmelsen i § 2 forudsætter vistnok, at der paa Dampskibe med Maskine af den der nævnte Størrelse *kan* være kun *en* Maskinist. Men Loven siger ikke, at der paa saadanne Skibe *altid* kan være kun *en* Maskinist til Maskinens Skjøtsel. Loven bestemmer ikke, hvormange Maskinister der skal være ombord. Dette vil afhænge af Rutens Længde og end mere af Fartstidens Længde i Døgnet. Om et Dampskib med Maskine af den i § 2 nævnte Størrelse ikke er i Fart længere Tid i Døgnet, end at *en* Maskinist kan overkomme under Fartstiden at passe eller betjene Maskinen, saa er det tilladt at have kun *en* Maskinist. Og denne kan da tillige efter Bestemmelsen i § 2 være Maskinist af 2den Klasse. Men er Omstændighederne saadanne, at *en*

Maskinist ikke er istand til at passe Maskinen den hele Tid, den er i Virksomhed, saa maa der efter Lovens Bud være to Maskinister med Certifikat ombord. Efter § 1 maa nemlig enhver, der vil overtage Tjeneste og Ansvar som Maskinist paa Dampfartøi med Maskine af 75 indicerede Hestekræfter og derover, have Certifikat som Dampskibsmaskinist. Ligesom under Farten den, der fører Kommandoen, ikke maa forlade Dækket undtagen i kortere nødvendige Fravær, saaledes maa efter min Mening heller ikke den med Certifikat forsynede Maskinist forlade Maskinen, og overlade dens Skjøtsel og Betjening til nogen anden uden i kortere nødvendige Fravær. I det foreliggende Tilfælde sees det imidlertid, at Tiltalte No. 2 har gjort Tjeneste fuldstændig paa samme Maade som den virkelige Maskinist.

Der er fra Forsvarets Side pegt paa, at Lovens § 2 Post 2 opstiller som Betingelse for at erholde Certifikat som Dampskibsmaskinist af 2den Klasse, at man skal have tjenestgjort som Fyrbøder eller *Maskinist* mindst 12 Maaneder ombord i sjøgaaende Dampfartøi med Maskine af mindst 75 indicerede Hestekræfter. Det er gjort gjældende, at Loven altsaa maa have tænkt sig, at man inden man fik Certifikat, skal kunne have fungeret som Maskinist. Efter Lovens § 5 er der jo imidlertid som nævnt Adgang til at forrette som Maskinist paa Fartøier med Maskine af *under* 75 indicerede Hestekræfter. I den Kgl. Proposition til Loven lød denne Bestemmelse ogsaa saaledes, at man skulde have tjenstgjort som Fyrbøder eller Maskinist i Dampfartøi mindst 24 Maaneder, hvoraf mindst 12 Maaneder som Fyrbøder paa Dampskib med Maskine af mindst 75 Hestekræfter. Her var det altsaa alene Tjenstgjøren som Fyrbøder, der er henført til Fartøi med Maskine af mindst 75 Hestekræfter. Ved et Bænkeforslag i Odelsthinget, der tog Sigte paa andre Ændringer, blev imidlertid §en omredigeret til den nuværende Form, uden at man var opmærksom paa, at Bestemmelsen i dens nye, sammentrukne Form ikke stemmer med Lovens § 5 sammenholdt med § 1.

Men paa denne Omredaktion af Bestemmelsen, der ikke var tænkt at skulle medføre nogen Forandring i denne Henseende kan intet bygges.

Jeg antager altsaa, at de Tiltalte maa blive at dømme. Men da jeg erkjender, at Lovparagrafens Affatning ikke er tydelig, og at de Tiltalte har været i god Tro, naar de har optraadt som skeet, finder jeg, at Boden bør sættes til Minimum, og at der tillige er Grund til at indstille de Tiltalte til ved Be-

naadning at faa Boden helt eftergivet. Af samme Grund finder jeg ogsaa, at de Tiltalte kun bør tilsvare en ringe Del af de med Sagen forbundne Omkostninger.

De Tiltaltes Forsvarer har ment, at de Tiltalte paa Grund af sin gode Tro helt maa blive at frifinde. Heri kan jeg imidlertid ikke være enig. Som Betingelse herfor maatte ialfald fordres, at de, hvad der ikke er Grund til at antage, havde henvendt sig til Vedkommende kompetente Autoritet og af denne faaet godkjendt den Fortolkning af Lovbestemmelsen, som de har gjort gjældende.

Konklusion:

Skibsreder Nicolay Wiborg og Maskinistassistent Johannes Køhler bør for Overtrædelse af § 1 jfr. § 11, i Lov af 26de Juni 1889 om Maskinister paa Dampfartøier af Handelsmarinen bøde til Statskassen hver 40 — firti — Kroner. I Erstatning til Statskassen for Sagsomkostninger ved Meddomsretten og Høiesteret betaler de Tiltalte, en for begge og begge for en, 5 — fem Kroner.

Aktor og Forsvarer for Høiesteret, Overretssagfører Ebert og Advokat Fr. Stang Lund, tillægges i Salarium førstnævnte 60 — sexti — og sidstnævnte 40 — firti — Kroner, hvilke Beløb udredes af Statskassen.

Extraordn. Assessor, Exped.sekr: *Bull:*

Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Roll*: Ligesaa. Jeg vil dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at jeg har været i megen Tvivl om, hvorvidt ikke Omstændighederne i nærværende Sag er af den Beskaffenhed, at de Tiltaltes gode Tro burde lede til deres Frifindelse.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz:*

Jeg er ligeledes i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og tiltræder derhos Hr. Assessor Rolls Bemærkning.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom*: Ligesaa.

Extraordn. Assessor, Lagmand *Thinn*:

Med Hensyn til Lovfortolkningen er jeg enig med de foregaaende voterende og finder saaledes, at de Tiltaltes Forhold rent objektivt seet er i Strid med Loven. Jeg finder imidlertid alligevel ikke at kunne stemme for de Tiltaltes Fældelse, idet jeg antager at Spørgsmaalet herom maa bero paa, hvorvidt de Tiltalte har handlet ogsaa subjektivt retsstridig. Og med Hensyn

til dette Spørgsmaal foreligger der efter min Mening ikke, i ethvert Fald ikke i selve Meddomsretsdommen, det fornødne Grundlag for Bedømmelsen og Afgjørelsen heraf. Meddomsretten har efter det Resultat, hvortil den er kommet, heller ikke havt nogen Opfordring til at indlade sig herpaa. Mit Standpunkt er efter dette, at Meddomsretsdommen bør ophæves, fordi Meddomsretten har gaaet ud fra en feilagtig Forstaaelse af Loven, hvorefter det paatalte Forhold ikke skulde gaa ind under denne.

Subsidiært maa jeg stemme for de Tiltaltes Frifindelse, da der ikke foreligger tilstrækkeligt Materiale til at afgjøre, om de har handlet subjektivt retsstridig.

Justitiarius *Løchen*: Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Roll.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

68.

Tromsø Sjøret, den 22de August 1903.

Anders Martin Lockert, Frithjof Strømberg, Nikolai Nilsen, Gustav Lundqvist, Alfred Tobiassen, Johannes Nilsen og Sigurd Bolstad.

(Overretssagfører Holmboe).

mod

Henry Ette

(Overretssagfører Ad. Berntsen.)

Sommeren 1902 afgaar Kutter Colibri fra Tromsø paa en Fangsttur med Østgrønland som Maal, hvor man efter Planen skulde overvintre. Imidlertid hindrede Isen Forbindelse med Land paa Østkysten, og man gik derfor til Spitsbergen, hvor man overvintrede. Ved Tilbagekomsten til Tromsø i Sommeren 1903 anlagde flere af Mandskabet Søgsmaal mod Expeditionens Leder, idet de ansaa sig berettigede til Erstatning for Tab, der var paaført dem i deres forventede kontraktsmæssige Andel i Udbyttet, derved at Expeditionen ikke kom til at overvintre paa Grønland. Sjøretten frifandt imidlertid Lederen i Henhold til *Sjøfartslovens § 94, jfr. § 82*, idet det maatte antages, dels at Mandskabet ikke kunde have modsat sig Overvintring paa Spitsbergen, jfr. § 82, dels at Reisen (Expeditionen) ikke herved var blevet forlænget, jfr. § 94.

Den 16de Juni 1902 afgik Kutter „Colibri" fra Tromsø med Bestemmelsessted Østgrønland for under Overvintring dersteds at drive Fangst af Hvalros, Sæl, Isbjørn, Ulv, Ræv og Moskusokser m. v.

Udruster og Leder af denne Fangstexpedition var Indstevnte i nærværende Sag, Henry Ette af Kjøbenhavn, dog saaledes at Fartøiets Eiere havde tillagt Fartøi med Inventar og Fangstredskaber.

Som Fører af Fartøiet var antaget Kaptein O. Næsø, der skulde være den ledende og befalhavende ombord og bestemmer Havn og Plads for et Hus, hvortil Indstevnte skulde bekoste Materialier, Komfur og Feltsmedie. Opbrud i 1903 skulde dog foregaa efter Samraad med Indstevnte, og forsaavidt Enighed ikke opnaaedes, skulde Sagen afgjøres ved Skibsraad. Indstevnte skulde være Leder og Befalhaver paa Land.

I den mellem Indstevnte og Fartøiets Reder den 2den April 1902 oprettede Kontrakt bestemmer dens § 11, at „saafremt „Colibri" ikke naar Grønland bestemmer Kapteinen alene anden Fangstplads. Eventuelt Udbytte afgjøres som ovennævnt i § 1." Derefter bestemmer § 12 bl. a.: at Rederne forbeholder sig, at Indstevnte tager Kapteinen som gammel erfaren Fangstmand med paa Raad i de vigtigere Spørgsmaal angaaende Fangstfeltet og den mest effektive Maade at fordele dette mellem Fangstmændene.

Efter det fremlagte Uddrag af den ombord i „Colibri" førte Dagbog havde Fartøiet indtil 13de Aug. 1902 søgt Forbindelse med Landet langs hele Iskanten fra 70° til 73°, 50° N. Br., uden at kunne naa Land. Derefter er der for nævnte Dag tilført Dagbogen følgende:

„Og da det nu lakker saa meget paa Aaret, anser vi risikabelt at søge længere nord, ialfald vil det blive forsent at tænke paa at overvintre paa andre Steder, hvis vi skal ofre mere Tid paa Grønland iaar. Kl. 9 Eftm. styrede N. O. til O. for at gaa udenom „Amsterdam" paa Spitsbergen. At overvintre paa Spitsbergen var Ettes Bestemmelse."

Derefter indeholder Dagbogen for 1ste Septbr. 1902 — efter Ankomsten til Spitsbergen — følgende:

„Stille med tyk Taage. Arbeidede med Huset til 7 Aften. De 6 forhyrede Matroser ombord ere misfornøiede med at overvintre her paa Spitsbergen paa de Betingelser, som dem efter Hyrekontrakten ere indgaaede paa ved Paamønstringen. Matroserne fordrer deres Forskud eftergivet, hvis de skal overvintre paa Spitsbergen. Hr. Ette har tilbudt dem 1/3 Del af Forskudet eftergivet, er dem ikke fornøiet med det, faar det blive en Retssag ved Ankomsten til Tromsø. I Aftenens Løb meddelte Matroserne Hr. Ette skriftlig, at hvis deres Fordringer ikke bliver

opfyldt, vilde dem ikke arbeide mere paa Huset. Arbeidede til Kl. 6½ Aften med Huset. Lundqvist og Johannes arbeidede ombord med at spule udenbords og indenbords."

Videre indeholder Dagbogen for 7de September 1902 bl. a følgende:

„Vi ere nu blevne enige om at overvintre med „Colibri" i Sørgebay, og det Mandskab, som medfølger, kommer til at bebo de af Svenskerne tilhørende Hus i den mørkeste Tid."

Foruden Føreren Kaptein Næsø bestod Fartøiets Mandskab oprindelig af 9 Mand, hvoraf 2 er døde under Overvintringen paa Spitsbergen.

Forhyringsvilkaarene var saadanne, at de 2 Harpunere Anders Martin Lockert og Frithjof Strømberg skulde have en Hyre af henholdsvis Kr. 75.00 og Kr. 60.00 pr. Maaned samt en Mandslot hver af Fangsten. Kokken Nikolai Nilsen skulde have Kr. 40.00 pr. Maaned og en Mandslot. De øvrige Mandskaber havde ingen fast Maanedshyre, men skulde have en Mandslot af Fangsten. Denne Lot udgjorde $^1/_{16}$ af Fangstens $^1/_8$ altsaa $^1/_{48}$ af den samlede Fangst.

Citanterne har anført, at før Expeditionens Afgang fra Tromsø blev det af Indstevnte udtalt, at hver Mand maatte kunne gjøre Regning paa en Part paa 1000 Kr. idet de nyopdagede Fangstfelter paa Grønland udmærkede sig ved sin Rigdom; og Kaptein Næsø, som i 3 Aar havde besøgt disse Felter, dog uden at overvintre, antager angivelig, at der under en Overvintring maatte være fanget for mindst 50.000 Kr. brutto.

Citanterne har videre anført, at da man endelig havde opgivet den oprindelige Plan at overvintre paa Grønland, foresatte Indstevnte sig at seile til Spitsbergen, uagtet dette mødte Modforestillinger saavel fra Skipper som Mandskab. Dette ønskede nemlig at reise hjem, da den oprindelige Plan ikke kunde udføres, idet de ikke ansaa sig forpligtet til at medfølge paa en Expedition til Spitsbergen og desuden indsaa, at den Fangst, som de kunde vente ikke vilde kunne holde dem skadesløse enten for Opgivelsen af den oprindelige Plan eller for den Fortjeneste de kunde opnaa ved at vende hjem. Indstevnte opgav ikke sit Forehavende, og Skipperen, som angivelig ikke følte sig sikker paa om han kunde negte at lystre den medfølgende Leders Ordre, gik da efter Citanternes Opgivende modstræbende ind paa at seile til Spitsbergen, og Citanterne havde da intet andet at gjøre end at lystre Ordre. Efter at have overvintret under store Savn kom Expeditionen tilbage til Tromsø den 16de August 1903.

Citanterne har sluttelig anført, at Indstevnte saavel under Opholdet paa Spitsbergen som under Hjemreisen og efter Hjemkomsten havde erkjendt, at han pligtede at give Mandskabet en Opreisning for Forandringen i den oprindelige Reiseplan og for at han tvang dem til at overvintre paa Spitsbergen. Han havde imidlertid snart givet halve Løfter, snart igjen taget disse tilbage, saaledes at Citanterne havde fundet, at der ikke var noget Udkomme med ham, hvorfor de har skredet til nærværende Søgsmaal.

Efterat Forligsmægling inden Retten forgjæves var prøvet, har Citanterne ved Deduktionsindlæg af 19de Aug. 1903 paastaaet: *principalt:* At Indstevnte tilpligtes at betale hver af Citanterne 700 Kr.; *subsidiært:* At Indstevnte tilpligtes at erstatte Citanterne hver for sig det Tab, som disse maatte have lidt derved, at Indstevnte seilede til Spitsbergen for at overvintre der, da det viste sig umuligt at naa Grønlands Kyst, istedetfor at vende hjem;

atter subsidiært: At Indstevnte tilpligtes at erstatte hver af „de Indstevnte" skal vel være Citanterne — det Udbytte, som de maatte antages at have faaet af den paa Grønland gjorte Fangst om Expeditionen var kommen til at overvintre der. — I begge disse Tilfælde efter Skjøn af uvillige Mænd, optaget ved Tromsø Sjøret paa Indstevntes Bekostning;

at Indstevnte i ethvert Tilfælde tilpligtes at udrede til Citanterne Sagens Omkostninger.

Indstevnte, der ligesom Citanterne med Rettens Samtykke har benyttet Sagfører, har paastaaet:

a) At Indstevnte frifindes.
b) Subsidiært at Citanternes Erstatning fastsættesv ed uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Citanternes Bekostning efter i Indlægget nærmere udviklede Principer.
c) I begge Tilfælde at Indstevnte erstattes Sagens Omkostninger.

Med Hensyn til Citanternes Fremstilling af det faktiske Forhold har Indstevnte i det væsentlige anført Følgende.

Om det eventuelle Udbytte kunde Indstevnte overfor Mandskabet intet bestemt sige. Citanterne saavelsom Indstevnte maatte vide, at Resultatet ligesaa godt kunde blive Nul som 1000 Kroner pr. Mand.

Da Kursen den 13de August 1902 blev sat til Spitsbergen, fremkom der ikke nogen Indvending fra Mandskabets Side mod denne Forandring af Reiseplanen — hvis Protest var fremkommen, maatte Dagbogen bære Vidnesbyrd herom, — og Indstevnte havde

saaledes ved at gaa til Spitsbergens Fangstfelter havt Citanternes Sanktion og saaledes ikke begaaet noget Kontraktsbrud mod dem. Indstevnte har, uden at dette er specielt modsagt, anført, at Citanten Anders Loekert sogar foreslog for Indstevnte, at de istedetfor at vende hjem med uforrettet Sag skulde gaa til Spitsbergen, og Citanten F. Strømberg havde gjentagne Gange udtalt sit Ønske om Overvintring paa Spitsbergen, hvilket han senere havde vedstaaet for Indstevnte. (Retten skal bemærke, at ogsaa Dagbogsuddraget viser, at det kun var de 6 Matroser, som var misfornøiede). Det var først *efter* Ankomsten til Spitsbergen, at Uenigheden begyndte, idet de af Citanterne, som ikke havde faaet maanedlig Hyre, krævede Forskudet eftergivet paa Grund af Reiseplanens Opgivelse. Indstevntes rimelige Optræden ved trods juridisk ubunden at ville eftergive noget, blev mødt af Modparten med retsstridig Handlemaade, idet Mandskabet negtede at udføre Ordres og bl. a. ikke vilde bygge selve det Hus, hvori det skulde overvintre.

Ligeoverfor denne Fremstilling fra Indstevntes Side har Citanterne anført, at Bevisbyrden for, at Mandskabet har givet Samtykke til Overvintring paa Spitsbergen, paahviler Indstevnte. Der forelaa Kontrakt om Reise til Grønland, og det benegtes paa det bestemteste, at Mandskabet havde givet sit Samtykke til noget andet. Heller ikke stiltiende forelaa saadant Samtykke. Mandskabet havde kun faaet sin Ordre, som de havde at lystre.

Indstevnte mener, at hans Bevisbyrde med Hensyn til heromhandlede Punkt maa være tilfredsstillet ved den foreviste Dagbog, der udgjør et særdeles vægtigt Bevismiddel. Saafremt Mandskabet havde protesteret, maatte dette være fremkommet i Dagbogen før den 1ste Septbr.

Parterne er efter Proceduren enige om, at det Forhold som har bestaaet mellem Indstevnte og hans Mandskab, maa karakteriseres som et almindeligt Hyreforhold.

Sjølovens § 82 bestemmer bl. a., at dersom Forhyringen er skeet for bestemt Reise, og denne forandres efter Skibets Afgang fra Forhyringsstedet, er Forhyringen bindende indtil Skibet er ankommet til det nye Bestemmelsessted, medmindre dette er for andret fra indenlandsk til udenlandsk eller fra europæisk til ikke europæisk Havn. I saa Fald har Mandskabet Ret til at forlange Afsked i den første Havn, som Skibet anløber efter Forandringen, og har da Krav paa Hyre alene for den Tid, det har gjort Tjeneste. Lovens § 94 bestemmer videre, at hvis Hyre er be-

tinget med bestemt Beløb for Reisen og denne forandres saaledes, at den kommer til at vare længere end ved Forhyringen forudsat, har Skibsfolkene Krav paa forholdsmæssigt Tillæg.

Citanterne har bestridt, at Reder eller Skipper i et Tilfælde som nærværende var berettiget til at forandre Reisens Plan som skeet. Mandskabet var ikke hyret for en almindelig Reise; under Hyrekontrakten skjulte der sig i Virkeligheden en Spekulationsforretning, hvor Mandskabet var andelsberettiget i Udbyttet. For et almindeligt Hyreforhold var det i Regelen saa nogenlunde ligegyldigt, hvorhen Reisen gik, og kun Tiden kom i Betragtning. Her var det ganske anderledes. Naar Citanterne fulgte med paa en saavidt vovelig Færd som nærværende, hvor det gjaldt at overvintre paa Grønland, var Motivet selvfølgelig den forønskede forholdsvis større Fangst. Det kunde da ikke være Lederen tilladt uden videre at lægge Beslag paa Mandskabets Kræfter til et andet Øiemed, nemlig Overvintring paa Spitsbergen, hvor Farerne og Strabadserne er saa nogenlunde de samme, medens Udsigten til Fordel er saa langt mindre. Citanterne paastaar derfor, at der foreligger et almindeligt Kontraktsbrud og en egenmægtig raaden over Citanternes Arbeidskraft og Interesser, som maatte medføre Erstatningspligt efter Skjøn, der vilde have at bestemme det Tab, som Citanterne havde lidt ved Indstevntes Fremgangsmaade.

Indstevnte har bestridt Rigtigheden af Citanternes her fremholdte Paastand; og Retten kan heller ikke give Citanterne Medhold heri.

Indstevnte og Skibets Fører havde overensstemmende med Hyrekontrakten og den oprindelige Bestemmelse søgt at naa Østgrønlands Kyst for Overvintring, men var ved Ishindringer bleven nødt til at afstaa fra videre Forsøg herpaa. Udsigterne til Fortjeneste for den Del af Mandskabet, der ikke havde fast Hyre, men kun eventuelt en Mandslot, var da for det Tilfælde, at Expeditionen var vendt hjem, absolut ingen, og for de 3 Mand, der ogsaa havde Maanedshyre kun til Optjening af Hyre for den Tid, Reisen kom til at vare. At Reisen da blev forandret til at gjælde Overvintring og Fangst paa Spitsbergen, var noget, som Mandskabet i Henhold til Sjølovens § 82 var nødt til at finde sig i uden at kunne forlange, at Hyren dermed skulde ansees ophørt, og uden at der herfor tilkommer dem anden Erstatning end den som Sjøloven i lignende Tilfælde maatte bestemme.

Det er af Citanterne indrømmet, at Farerne og Strabadserne ved en Overvintring paa Spitsbergen var saa nogenlunde de samme

som ved en Overvintring paa Grønland, saa derfra kan der ikke hentes noget Argument for, at Forhyringen ikke skulde være forbindende for det nye Fangststed.

Hvis der for Reisen havde været betinget kun fast Maanedshyre eller et bestemt fikseret Beløb uden Udsigt til Andel i eventuel Fangst, synes ogsaa selv Citanterne at være paa det rene med, at Forhyringen maatte have været forbindende for dem.

Men den Omstændighed, at Forhyringsvilkaarene er andre, medfører ikke efter Sjøloven nogen Forandring i Forholdet.

Ogsaa naar Hyren er betinget med et bestemt Beløb for hele Reisen, kan det komme til at bero paa de mere eller mindre heldige Omstændigheder, hvorvidt Mandskabet vil tjene godt eller daarligt — altsaa delvis et Lotteri.

I nærværende Tilfælde var Forhyringen for deres Vedkommende, som kun havde forhyret sig mod Udsigt til Mandslot af eventuelt Udbytte, helt ud et Lotteri, som paa den Tid, da Reisen blev forandret, ganske utvilsomt stillede i Udsigt absolut ingen Fortjeneste, hvis Fartøiet var vendt hjem.

I Stedet derfor blev der ved Forandringen af Reisen stillet dem i Udsigt Fortjeneste paa et andet Fangstfeldt, om end Udsigterne her kunde være mindre end paa det oprindelig paatænkte Fangstfeldt.

Retten kan ikke indse andet, end at Udsigterne for Mandskabet derved blev forbedret mod hvad de var, da Reisen blev forandret. At Udbyttet i Virkeligheden paa Grund af Omstændighederne blev ringe, kan ikke i saa Maade komme i nogen Betragtning.

Da Retten saaledes kommer til det Resultat, at Sjølovens § 82 maa komme til Anvendelse paa Tilfældet, vil Mandskabet efter Sjølovens § 94 alene kunne kræve et forholdsmæssigt Tillæg for det Tilfælde, at Reisen er forandret saaledes, at den har varet længere end ved Forhyringen forudsat.

At dette har været Tilfælde, er imidlertid ikke bevist, og Mandskabet tilkommer derfor efter Rettens Mening intet Tillæg til den betingede Hyre.

Sjølovens § 97 har efter Rettens Mening ingen Anvendelse paa nærværende Tilfælde, idet Reisen har endt paa det Sted, hvor Afmønstring efter Hyrekontrakten skal finde Sted.

Spørgsmaalet om, efter hvis Foranledning Reisen blev forandret, efterat Ishindring havde umuliggjort at naa det oprindelig bestemte Maal, har efter Rettens Mening ikke nogen Betydning med Hensyn til, hvorvidt Forhyringen er bindende for Mand-

skabet. Det er forøvrigt ikke bragt ganske paa det Rene, hvorvidt Skibets Fører var enig med Indstevnte som Expeditionens Leder om Valget af nyt Fangststed, hvorvel det efter det fremlagte Journaluddrag synes at maatte have været Tilfældet. Kapteinen havde imidlertid ifølge den mellem Indstevnte og Fartøiets Redere oprettede Kontrakt alene Ret til at bestemme anden Fangstplads, saafremt „Colibri" ikke naaede Grønland, og naar Kapteinen, der maa forudsættes at have været bekjendt med Indholdet af denne Kontrakt, er gaaet med paa at seile Fartøiet til Spitsbergen, vil Mandskabet efter Rettens Mening ikke i noget Tilfælde kunne grunde nogen Indsigelse paa den Omstændighed, at Forandringen af Reisen er foranlediget af Indstevnte.

Efter det anførte vil Indstevnte blive at frifinde.

Sagsomkostningerne antages efter Omstændighederne at burde hæves:

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Henry Ette bør for Citanternes, Anders Martin Lockert, Frithjof Strømberg, Nikolai Nilsen, Gustav Lundqvist, Alfred Tobiassen, Johannes Nilsen og Sigurd Bolstads Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger hæves.

Retten hævet.

Johs. Gløersen.

D. P. Davidsen. *N. Aagaard.*

69.

Landsoverretten i Viborg, den 24de August 1903.

Handelsfirmaet Chr. Rasmussen & Bøye i Randers.

(Overretssagfører Jørgensen i Viborg)

ktr.

Skipper P. Petersen. (mødte ikke).

Efter Indtagelse af en Ladning Kul i Grangemouth faar Kapteinen Ordre for Randers og undertegner Konnossement for denne Havn med den sædvanlige Klausul „alle conditions as per charter". Retten antager, at der herved i et og alt er henvist til Certepartiets Betingelser, bl. a. følgende: „Skulde Is hindre Damperen i at naa sit Bestemmelsessted, er det fastsat, at Ladningen skal udlosses i den nærmest tilgjængelige Havn og Fragt og alle Be-

tingelser forblive uforandrede". Ved Ankomsten til Randersfjord forceres Drivis gjennem omtrent 2 Semil, hvorpaa man naar aabent Vand, men da der længere borte sees fast Is, og da Kapteinen ikke af Lodserne raar tilstrækkelig betryggende Oplysninger med Hensyn til Muligheden af uden Fare for Skibet at naa Randers, opgiver han videre Forsøg og gaar til Aarhus, hvor Ladningen losses. Modtageren fordrer Erstatning, men Retten finder, at Kapteinen i Henhold til den citerede Klausul og efter Omstændighederne havde været berettiget til at handle, som han gjorde.

Imellem Geo. H Young & Co. som Agenter for det i Flensborg hjemmehørende Dampskib „Fortuna", som dengang henlaa i Laurvig, og som førtes af Indstevnte, Skipper P. Petersen, og Firmaet Zum Bach & Co. i Glasgow blev der den 17de Februar 1900 i Leith afsluttet i det engelske Sprog affattet Certeparti, ifølge hvilket det nævnte Dampskib snarest mulig efter endt Udlosning i Laurvig skulde afgaa til Grangemouth eller Boness, efter som Ordre maatte blive givet, og der indtage en hel og fuldstændig Ladning Kul, med hvilken det derefter saa snart som muligt efter den Ordre, der modtages ved Konnossementets Underskrift, skulde, som det hedder i en autoriseret Oversættelse af Certepartiets herhenhørende Indhold, seile til „en god og isfri Havn i Danmark," idet der dog i Certepartiet var tilføiet følgende Klausul: „Skulde Is hindre Damperen i at naa sit Bestemmelsessted, er det fastsat, at Ladningen skal udlosses i den nærmest tilgjængelige Havn, og Fragt og alle Betingelser forblive uforandrede."

Efter at „Fortuna" havde indtaget sin Ladning i Boness fik Indstevnte den 3die Marts næst efter, samtidigt med at han underskrev Konnossement, i hvilket der ved Tilføielsen: „All conditions as per charter" maa antages i et og alt at være henvist til Certepartiets Betingelser, Ordre til at føre Skibet til Randers og levere Ladningen til Citanterne, Handelsfirmaet Chr. Rasmussen & Bøye sammesteds.

Den 7de Marts om Morgenen naaede „Fortuna" udenfor Indseilingen til Randers Fjord, hvor det fik en af de ved bemeldte Fjords Lodseri i Udbyhøj ansatte Lodser ombord, men paa Grund af de Oplysninger om Istilstanden i Fjorden, som Indstevnte modtog af Lodsen, og hele den foreliggende Situation opgav Indstevnte at gjøre videre Forsøg paa at naa ind til Randers Havn og seilede — efter at han underveis mellem Udbyhøj og Grenaa havde faaet telegrafisk Anmodning fra Citanterne om ikke at gaa til Grenaa — til Aarhus, i hvis Havn „Fortuna" indkom samme Dags Aften Kl. $7^1/_2$. Efter at Indstevnte næste

Dags Morgen havde paabegyndt Losningen af „Fortunas" Ladning, lode Citanterne samme Dags Middag Kl. 12 under en ombord i „Fortuna" afholdt Notarialforretning Indstevnte dels gøre bekendt med en af Fjordinspektør Bruhn i Randers den foregaaende Dag afgiven Erklæring ifølge hvilken Farten paa Randers Fjord var aaben for Besejling af Dampskibe, dels opfordre til uopholdelig at afsejle med sit Skib til Randers for der at udlosse, hvilken Opfordring Indstevnte negtede at efterkomme, hvorefter Losningen i Aarhus fortsattes. Under en den 12te Marts paa Byfogedkontoret i Aarhus afholdt Fogedforretning begærede Citanterne derefter i Henhold til et af dem under nysnævnte Natarialforretning taget Forbehold om Erstatning for ethvert dem forvoldt Tab ved, at Indstevnte var sejlet til Aarhus i Stedet for til Randers, og ved, at Losning af Skibets Ladning fandt Sted i Aarhus, Arrest foretaget i et Fragtbeløb af 1700 Kr., som var deponeret hos en Mægler i Aarhus paa Indstevntes Vegne, til Sikkerhed for de dem ved Losningen i Aarhus paaførte Merudgifter, som de ansloge til 1700 Kr., samt for Omkostningerne ved Fogedforretningen. 76 Kr. 73 Øre, og efter stedfunden Procedure til Fogedprotokollen blev der samme Dags Eftermiddag mod en Sikkerhedsstillelse fra Citanternes Side af 2500 Kr. dekreteret Arrest til Sikkerhed for Citanternes paastaaede Krav i en Indstevnte tilhørende Kontrabog No. 39.717 med Aarhus Privatbank, hvorpaa indestod et Beløb af 1700 Kr.

Under nærværende ved Aarhus Købstads Søret anlagte Sag have nu Citanterne i 1ste Instans paastaaet den nysnevnte Arrestforretning stadfæstet som lovlig gjort og forfulgt samt Indstevnte tilpligtet at betale dem:

1)	for Jernbanefragt af 62 Vognladninger Kul og Kokes fra Aarhus til Randers Kr. 1091.20, hvilken Post dog under Sagens Drift er ændret saaledes: for Jernbanefragt af 52 Vognladninger fra Aarhus til Randers Kr. 943.10, samt Merudgift for 6 Vogne til Hadsten Kr. 5.40, 1 do. til Skive Kr. 2.00, 2. do. til Hobro Kr. 22.00 og 1 do. til Allingaabro Kr. 7.00 ialt	Kr.	979.50
2)	Aflosning i Randers	„	100.00
3)	Leje af Lokomotiv og andre Udgifter ved hurtig Losning i Aarhus	„	126.00
4)	Omkostninger ved Notarialbeskikkelsen . . .	„	40.55
5)	Do. ved Arrestforretningen	„	80.46
	tilsammen	Kr.	1326.51

tillige med Renter 5% aarlig af de under de 3 første Poster anførte Beløb fra Søretsstævningens Dato den 18de Marts 1900, indtil Betaling sker.

Ved Søretsdommen er overensstemmende med den af Indstevnte nedlagte Paastand den ommeldte Arrestforretning ophævet og Indstevnte frifunden for Citanternes Tiltale og Citanterne have nu, — efter at Sagen under en tidligere Appel ved Overrettens Dom af 26de Januar d. A. var bleven afvist paa Grund af mangelfuld Indstevning — paa ny efter offentlig Stevning til Indstevnte, hvis nuværende Bopæl eller Opholdssted maa antages at være ubekendt, indanket Sagen her for Retten, hvor de have gentaget deres for Søretten fremsatte Paastande. Indstevnte har ikke givet Møde for Overretten.

Medens Citanterne have støttet deres Krav overfor Indstevnte paa, at denne efter deres Formening ikke har, da han den 7de Marts 1900 med „Fortuna" var ankommen ud for Indsejlingen til Randers Fjord, foretaget noget effektivt Forsøg paa at føre Skibet til Randers, uagtet det maatte kunne fordres af Indstevnte, at han virkelig forsøgte paa at naa frem til Randers eller i hvert Fald sikrede sig Bevis for Umuligheden heraf, hvilket han imidlertid har undladt, og at han derfor overfor dem maa være erstatningspligtig med Hensyn til det dem derved forvoldte Tab, har Indstevnte til Støtte for sin Paastand om Arrestforretningens Ophævelse og sin Frifindelse gjort gældende, at Randers Havn ikke den 7de Marts 1900 om Morgenen var isfri, og at der i hvert Fald paa det nævnte Tidspunkt paa Grund af Islægning var saadanne Hindringer for Besejlingen af Randers Fjord, at han vilde have handlet mod sine Pligter overfor Rederiet, hvis han havde paataget sig Risikoen ved at forcere Isen i Fjorden, hvorfor han i Henhold til Isklausulen i Certepartiet og Henvisningen hertil i Konnossementet har været beføjet til at gaa med Skibet til en anden Havn og ikke kan være erstatningspligtig overfor Citanterne for de disse herved paaførte Ekstraudgifter, mod hvis Opgørelse til det af Citanterne indsøgte Beløb han derhos har nedlagt Protest.

Angaaende Forholdene ved „Fortunas" Ankomst udenfor Randers Fjord den 7de Marts 1900 har Indstevnte givet en nærmere Fremstilling, der gaar ud paa følgende: Den anførte Dag om Morgenen, da „Fortuna" var naaet ca. 6 Sømil udenfor Udbyhøj, var der foran Skibet et bredt Isbælte, bestaaende af Drivis, men da Indstevnte bemærkede, at der ca. 2 Sømil for-

ude fandtes isfrit Vand, besluttede han sig til at naa dette Vand i Haab om, at det skulde strække sig videre ogsaa Fjorden indefter. Efter med Møje at have forceret Isen de nævnte 2 Sømil igjennem naaede Skibet Lodsstationen, der laa ved det aabne Vand, men da Indstevnte, foruden at han selv saa, at Fjorden var spærret af tyk Is, her af en Lods, der kom ombord, fik saadanne Oplysninger, at han af Hensyn til Skib og Ladning ikke turde gaa videre, og navnlig da Lodsen ikke turde garantere, at han vilde kunne føre Skibet til Randers, besluttede han efter afholdt Skibsraad at vende om og føre Skibet til nærmeste isfri Havn, nemlig Grenaa, hvilken Beslutning han dog efter en, som meldt modtagen telegrafisk Opfordring fra Citanterne forandrede derhen, at Skibet førtes til Aarhus.

I den af Indstevnte ombord paa „Fortuna" førte Skibsdagbog findes for Onsdagen den 7de Marts 1900 følgende Tilførsel: Fra Kl. 4 om Morgenen frisk vestlig Brise og tyk Taage. Kl. 7 opklarende, lettede Anker og styrede V. S. V., 6 Sømil udenfor Udbyhøj traf vi tæt Drivis, arbejdede os igennem og vare Kl. 9.30 ved Lodsstationen, hvor Lodsen selv med en lille Damper kom ombord; der var aaben Vand, men Fjorden var, saa vidt vi kunde se, bedækket med Is. Lodsen kunde paa Grund af Isen ikke garantere for, at han i Dag kunde bringe os til Randers. Han sagde, at der igaar var kommet en Isbryder, men Lodsen vidste ikke, om han havde naaet Staden. Derpaa kunde Kaptajnen baade af Hensyn til Skib og Ladning ikke risikere at fortsætte i Isen; Kl. 10 fortsattes saa Rejsen i Overensstemmelse med Certepartiet."

Under en af Indstevnte foranstaltet Vidneførsel have derhos af „Fortunas" Mandskab saavel Styrmanden og første Maskinmester som en af Matroserne afgivet Forklaringer, der ialt væsentligt stemme med det i Skibsdagbogen indførte, og særlig har Styrmanden forklaret, *at* den faste Is, der saas foran „Fortuna", efter hans Antagelse var ca. 1 Fod tyk, *at* Indsejlingen til Fjorden var spærret af pakket og sammenfrossen Is, og *at* Lodsen til Indstevnte udtalte, at der sad en Damper fast i Isen længere inde i Fjorden, og at denne først skulde brydes ind til Broen, hvorhos Maskinmesteren har forklaret, *at* han hørte Lodsen sige til Indstevnte, at der sad et Skib fast i Isen længere inde i Fjorden, og *at* han anslog den Is, der spærrede Indløbet til Fjorden, til at være ca. 1 Fod tyk, hvilket sidste endelig ogsaa er forklaret af den som Vidne afhørte Matros.

Af Sagens Oplysninger fremgaar det iøvrigt, at Panserskonnerten „Absalon" — der af Marineministeriet var stillet til Disposition til Brydning af Isen i Randers Fjord, og som den 3die Marts 1900 Kl. 6 Eftermiddag var ankommen til Indløbet af Fjorden, men samme Dags Aften var af Isen bleven sat paa Grund paa Sydsiden af Renden paa Kirkegrunden, hvorfra den dog atter den 5te Marts om Formiddagen kom flot, hvorefter den stod ind til Udbyhøj og fortøjede i Isen — den 6te Marts brækkede Isen i Fjorden indtil midt i Vederne og den 7de Marts brækkede Isen længere inde i Fjorden, indtil den sidstnævnte Dags Eftermiddag Kl. 4½ naaede ind til Randers.

Fremdeles fremgaar det af Sagens Oplysninger, at den Randers Havnevæsen tilhørende mindre Damper „Uller," der maa antages bl. a. at blive benyttet til at yde Skibe, der søge til eller fra Randers Havn, Assistance den 6te Marts havde hjulpet Dampskibet „Niels Brock" ud af Randers Fjord og den paafølgende Dag hjalp Dampskibet „Frejr," der maa antages at være af omtrent samme Størrelse som „Fortuna," og som Dagen i Forvejen under sine Bestræbelser for at naa ind til Randers var bleven siddende fast i Isen i Fjorden, ind i Randers Havn; men det er derhos oplyst, at saa vel „Niels Brock" som „Frejr" ved deres Forcering af Isen i Fjorden havde taget nogen Skade, om hvis Omfang der dog ikke foreligger nærmere Oplysning.

Under et af Citanterne optaget Thingsvidne er det derhos af Føreren af „Uller" forklaret, *at* han den 7de Marts 1900 om Morgenen afgik med „Uller" fra det i Randers Fjord beliggende Ladested Voer ud til Udbyhøj, hvor han fik Lodser ombord og med disse gik til Søs efter „Fortuna", *at* han traf dette Skib ved „den store Tønde", der ligger en Mil udenfor Indløbet til Randers Fjord, og satte Lods ombord paa „Fortuna", *at* der paa den ommeldte Tur fra Voer til Udbyhøj fandtes Is i Farvandet, der imidlertid var brudt først af „Absalon" Dagen i Forvejen og derefter ved, at „Uller" umiddelbart efter var gaaet til Søs med „Niels Brock" og derpaa var vendt tilbage til Voer, og *at* bemeldte Is foruden af den faste Is, der i Løbet af Natten havde dannet sig, kun bestod af den løse Drivis, der i samme Tidsrum havde samlet sig. I Forbindelse hermed har Vidnet udtalt, at han ikke antager, at „Fortuna" vilde have kunnet naa op til Randers fra Udbyhøj uden Assistance af „Uller" f. Eks. saaledes, at „Uller" gik foran „Fortuna", og at han ikke tør sige, hvor vidt en saadan Sejlads vilde have kunnet udsætte „For-

tuna" eller dets Ladning for Fare, idet saadant maatte bero paa Skibets Styrke, i hvilken Henseende Vidnet har tilføjet, at efter dets Mening vilde et almindeligt stærkt bygget Skib ikke have været udsat for nogen Risiko i den ommeldte Retning. Under nævnte Thingsvidne har endvidere Lods Nikolaj Nikolajsen af Udbyhøj, der er den Lods, som fra „Uller" ved den omforklarede Lejlighed blev sat ombord paa „Fortuna", forklaret, *at* han, efter at „Fortunas" Fører havde erklæret, at han, hvis Vidnet vilde garantere, at Randers Fjord var isfri, og at „Fortuna" vilde kunne naa op til Randers samme Dag, vilde sejle videre, vægrede sig ved at afgive saadan Garanti, *at* han paa Indstevntes Forespørgsel om, hvor langt „Absalon" var naaet, meddelte, at „Absalon" Aftenen forud var naaet til Vederne og om Morgenen var gaaet derfra ad Randers til, med Tilføjende, at han antog, at det vilde lykkes „Absalon" inden Aften at naa op, og *at* han ikke kender noget nærmere til, hvor stærkt et Skib „Fortuna" er, og derfor ikke kan afgive noget bestemt Skøn om, hvorvidt Skibet under de givne Forhold vilde have løbet nogen Risiko ved at gaa efter „Uller" gennem den i Fjordens Is brudte Rende.

Endvidere er der vel af Citanterne tilvejebragt den ovenfor ommeldte af Fjordinspektøren i Randers afgivne, den 7de Marts 1900 daterede til Citanterne stilede Erklæring, hvis Indhold er følgende: „I Henhold til Deres Forespørgsel af Dags Dato erklæres herved, at Farten paa Randers Fjord er aaben for Besejling af Dampskibe og ingen Ishindring for disse for Tiden", men foruden at det, som ovenfor anført, af Sagens Oplysninger fremgaar, at Panserskonnerten „Absalon" først den 7de Marts om Eftermiddagen Kl. 4½ indkom til Randers Havn efter at have brudt Isen paa Fjorden, har bemeldte Fjordinspektør i en anden, af Indstevnte fremlagt Erklæring af 27de Marts 1900 attesteret, at „Absalon" ankom til Randers Havn den 7de Marts Eftermiddag Kl. 4, og det maa derefter antages, at Fjordinspektørens førstnævnte Erklæring ikke har Hensyn til Forholdene om Morgenen den nævnte Dag, men derimod sigter til Forholdene saaledes som disse udviklede sig senere paa Dagen.

Endelig maa det, efter hvad der er udtalt i Søretsdommen, forudsættes, *at* medens Føreren af „Uller" og den paagældende Lods gaa ud fra, at Lodsstationen Udbyhøj betegner Indløbet til Randers Fjord, ere Indstevnte og „Fortunas" Besætning gaaede ud fra, at Indløbet til Fjorden begynder ved Mærket „Den store

Tønde", hvor „Fortuna" fik Lodsen ombord, hvorfor de benævnte dette Sted Lodsstationen, *at* den Rende, der fører over de udenfor Landet liggende Grunde, ogsaa begynder paa sidstnævnte Sted, og *at* Indløbet til denne Rende ogsaa i det under Sagen fremlagte Udtog af „Absalons" Journal betegnes som Indløbet til Randers Fjord, samt *at* Kirkegrunden, paa hvilken „Absalon" blev sat paa Grund, ligger paa Sydsiden af bemeldte Rende mellem Indløbet til denne og Udbyhøj.

Efter alt, hvad der saaledes foreligger om Situationen i og ved Randers Fjord paa det under Sagen ommeldte Tidspunkt, findes det nu ikke med Føje at kunne lægges Indstevnte til Last, at han efter at have modtaget den forommeldte Besked af Lodsen og efter, hvad han selv kunde iagttage med Hensyn til Isforholdene ved Indløbet til Fjorden, for ikke at udsætte Skib og Ladning for Fare, undlod at foretage yderligere Forsøg paa med sit Skib at naa frem til Randers, i hvilken Henseende det navnlig maa komme i Betragtning, *dels* at Indstevnte allerede paa dette Tidspunkt havde gennemsejlet en betydelig Strækning som det maa antages svær Drivis og først, da den faste Is kom til Syne foran Indsejlingen til Fjorden, opgav videre Fremtrængen *dels* at der, efter hvad der er in confesso, ikke ved Lodsens Ombordsættelse paa „Fortuna" blev af „Ullers" Fører rettet noget Tilbud til Indstevnte om at lade „Uller" hjælpe „Fortuna" under dennes videre Forsøg paa at komme gennem Isen i Fjorden, hvorved Indstevnte har bemærket, at han var ubekendt med, at „Uller" var bestemt til at yde saadan Assistance *dels* endelig at det efter den Indstevnte af Lodsen givne Meddelelse maatte antages, at Isbryderen „Absalon" endnu ikke havde brudt en Rende i Isen hele Fjorden igennem indtil Randers, hvorhos det maatte stille sig som tvivlsomt, om den vilde naa dertil inden Aften. Hertil kommer yderligere, at „Fortuna", der ifølge Indstevntes uimodsagte Anbringende er bygget efter 2. Division Veritas og ikke er forsynet med nogen Isforstærkning, og som ifølge det for samme udstedte Skibscertifikat er bygget i Aaret 1881, i en af Indstevnte under Sagen fremlagt Attest fra Germanischer Lloyd er angivet ikke at være tilstrækkelig stærkt konstrueret til at kunne forcere fast Is af antagelig Styrke, hvorhos det af en af Indstevnte ligeledes fremlagt Casco-Søforsikringspolice fremgaar, at „Fortuna" ikke var forsikret for „Skade, som er foraarsaget ved Forceren af faststaaende Is, med mindre saadan Forceren har været nødvendig for at frelse Skib eller Ladning."

Efter det saaledes anførte, hvorefter Randers Havn den ommeldte Dags Formiddag ikke alene ikke kunde betragtes som isfri, men det ogsaa var uvist, naar den vilde blive det, maa Indstevnte, der herefter og efter, hvad der iøvrigt forelaa for ham, havde Føje til at gaa ud fra, at Isen da vilde lægge saadanne Hindringer i Vejen for en Sejlads op ad Randers Fjord, at et Forsøg paa at naa Havnen udsatte Skib og Ladning for Fare, ansees at have haft tilstrækkelig Hjemmel i den i Certepartiet — til hvis Betingelser der, som meldt, maa anses i det udstedte Konnossement i det hele at være henvist — indeholdte Isklausul til at opgive at naa det oprindelig fastsatte Bestemmelsessted og i Stedet derfor at føre Skibet til en anden Havn for at losse der.

Idet Citanterne — der, efter at Indstevnte med Rette havde søgt Aarhus Havn, ikke kunde göre Fordring paa, at han skulde forlade denne for paa ny at forsøge at naa Randers Havn — herefter ikke kunne ansees at have noget berettiget Krav paa hos Indstevnte at erholde Erstatning for de dem ved „Fortunas" Losning i Aarhus forvoldte Merudgifter eller for det dem derved tilføjede Tab, maa det billiges, at den ovennævnte Arrestforretning ved Søretsdommen er ophævet og Indstevnte frifunden for Citanternes Tiltale i denne Sag, og bemeldte Dom, ved hvilken Processens Omkostninger i 1ste Instans ere ophævede, vil saaledes være at stadfæste.

Efter dette Udfald af Sagen, samt da Indstevnte, som meldt, ikke har givet Møde for Overretten, bliver der ikke Spørgsmaal om Tilkendelse af Procesomkostninger sammesteds.

I Henseende til de under Sagen fremlagte Dokumenter, sees ingen Stempelovertrædelse at foreligge.

Thi kendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Indhold: 66. Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven. — 67. Norges Høiesteret: Straffesag mod Skibsreder Nicolay Wiborg og Maskinistassistent Johannes Köhler. — 68 Tromsø Sjøret: Anders Martin Lockert, Frithjof Strømberg, Nikolai Nilsen, Gustav Lundqvist, Alfred Tobiassen, Johannes Nilsen og Sigurd Bolstad mod Henry Ette. — 69. Landsoverretten i Viborg: Handelsfirmaet Chr. Rasmussen & Bøye i Randers ktr. Skipper P. Pettersen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 26	Aargang IV	1903

70.

Har en Reder, der har bjerget sit forsikrede Skib ved Hjælp af et af sine andre Skibe, herfor Krav paa Assurancegodtgjørelse og i Tilfælde hvilken?

Af Høiesteretsadvokat og Dispachør *Lauritz Hofgaard.*

I nærværende Domssamlings Aargang II No. 26 har Bestyrer J. Jantzen opkastet det Spørgsmaal:

„Kan der fordres Bjergeløn af det bjergede Skibs Assurandør, naar det bjergende og bjergede Skib tilhører samme Rederi."

Dette Spørgsmaal er besvaret bekræftende af Hrr Jantzen, der mener, at en saadan Besvarelse er til Held baade for Samfundet, Assurandør og Reder, og at man derfor ikke bør anstrænge sig for at finde Indvendinger.

Senere har Hrr Jantzen faaet Medhold i sin Opfatning af Christiania Søret.

Jeg kan ikke være enig med Hrr Jantzen og Christiania Søret i deres Behandling af dette Emne.

Jeg tror ikke, at deres Behandling af Emnet er overens-

stemmende med gjældende Lov, og jeg tror ikke, at deres Besvarelse af Spørgsmaalet, hvis den blev Lov, vilde være til Held for nogen af de interesserede, hverken for Samfundet, Assurandør eller Reder.

Hvis man vil undersøge i Sjøloven, om denne har nogen Bestemmelse om dette Spørgsmaal, maa man søge efter saadan i Lovens 10de Kapitel om Sjøforsikring, ikke derimod i dens 9de Kapitel om Bjergning.

Her er jo ikke tale om Bjergeløn, da det er meningsløst at forpligte Rederen at betale Bjergeløn til sig selv.

Heri er ogsaa Hrr Jantzen enig, idet han Pag. 403 udtaler, at

„naar Bjergeren selv eier det bjergede, kan der umulig tillægges ham en saadan Ret, for det er Nonsens at sælge sit eget Gods for at dække sin egen Fordring — der existerer altsaa forsaavidt hverken nogen Fordring eller noget Sjøpant".

I Kapitlet om Bjergeløn vil man derfor forgjæves lede efter nogen Hjemmel for den af Hrr Bestyrer Jantzen og Christiania Sjøret forfægtede Besvarelse af Spørgsmaalet. Men endnu mindre Hjemmel for samme vil man finde i Kapitlet om Sjøforsikring.

En ny Bestemmelse maatte i Tilfælde til, og denne nye Bestemmelse maatte faa Plads i Kapitlet om Sjøforsikring ikke i Kapitlet om Bjergeløn.

En saadan ny Bestemmelse maatte i Modsætning til Bjergelønsfordring blive en personlig Fordring paa Forsikreren gaaende ud paa, at Forsikreren skulde udbetale Rederiet en Belønning svarende til, hvad Rederiet vilde have kommet til at betale, hvis det havde maattet ty til fremmed Bjergen.

Vil man alligevel — uagtet man ikke har nogen Hjemmel dertil i Loven — opstille den Lære, at Rederen skal have Bjergeløn af Assurandøren, naar han bjerger forsikret Skib, vilde deraf med Nødvendighed følge nedennævnte 2de Sætninger:

1. Rederen har ingen Pligt overfor Assurandøren til selv eller ved Hjælp af sine Eiendele at bjerge forsikret Skib.
2. Mislykkes Rederens Forsøg paa Bjergning, kan han intet kræve af Assurandøren for saadant mislykket Forsøg.

Der hersker vistnok ingen Uenighed om, at disse 2 Sætninger maa gjælde, hvis Rederen skal have Krav paa Bjergeløn af Assurandøren.

Jeg skal i det følgende forsøge at paavise, at anførte 2 Sætninger staar i bestemt Strid med gjældende Lov og Ret.

Ad 1. Den mindste Tilstedeværelse af Pligt udelukker Bjergeløn. Forudsætningen for denne maa være fuld Frivillighed. Jeg forudsætter, at 2 Fangstbaade tilhørende samme Rederi er afgaaede til Fangstfeltet. Den ene kommer i Nød, og der er ingen Fare forbundet for den anden ved at forsøge at hjælpe, nogen anden Hjælp er ikke at faa. Det forudsættes, at Rederen medfølger, og at denne foretrækker at faa sig udbetalt Assurancesummen fremfor at beholde Baaden. Spørgsmaalet bliver da, om Rederen har Lov at ligge rolig med sit andet Skib og se paa, at det andet Skib gaar tilbunds.

Jeg tør paastaa, at hvis Rederen har Lov hertil, saa gjælder andre Regler i Sjøforsikring end i andre Kontraktsforhold.

Det vilde blive en for Sjøforsikringskontrakter gjældende eiendommelig Regel, at den forsikredes Pligter i Ulykkestilfælde skulde være indskrænket til at søge at skaffe fremmed Hjælp, at han derimod ingensomhelst Pligt skulde have til i nogen Maade at anvende nogen af sine egne Eiendele til at afværge Ulykken med. Jeg tror saaledes, at ingen vilde paastaa, at en Mand, hvis Hus brændte, efter at have allarmeret Branden og faaet Hjælp tilstede til Slukningen, skulde have Lov at tage med sig alle Slukningsredskaberne, hvis de var hans Eiendom.

At en anden Opfatning har kunnet faa Indpas, hvor det gjælder Sjøforsikring, har vistnok sin Grund i den af Professor Platou i dennes Søret Pag. 508 paapegede uklare Opfatning af Skibet som en særegen Formuesmasse. Professoren har paavist, hvorledes en tysk Dom har udtalt, at der ved Sjøforsikring skulde foreligge et særligt Forhold. Den tyske Dom opstiller hvert enkelt Skib som en fra Rederens øvrige Formue udskilt Særformue, hvorfor Rederen som Eier af to Skibe fremtræder som Repræsentant for to forskjellige Særformuer.

Som Professor Platou har paavist er en saadan Paastand fuldstændig uberettiget. Der foreligger ingensomhelst Grund til at udskille Skib fra Rederens øvrige Redskaber, og at sætte det i en Klasse for sig, som Rederen ikke behøvede at hjælpe med.

Skal ikke Rederen have nogensomhelst Pligt at hjælpe med sit Skib, saa kan han heller ikke have nogensomhelst Pligt at hjælpe til med noget andet Redskab, som han maatte være i Besiddelse af.

Der kunde kanske være dem, som vilde gaa med paa, at Rederen ikke havde Lov at se paa, at hans Skib gik tilbunds, hvis han havde kunnet hjælpe til uden Fare for sit andet Skib, men at det stiller sig anderledes, hvis Bjergningsforsøget var forbundet med Fare for det bjergende Skib.

Konsekventsen heraf maatte da blive, at Rederen skulde kunne forlange Bjergeløn, hvor det bjergende Skib havde været i Fare, men ikke hvor Bjergningen havde fundet Sted uden Fare for det bjergende Skib, thi Bjergeløn maa som nævnt forudsætte fuld Frivillighed, ingen Pligt.

Hertil er at bemærke, at ingen saadan Bestemmelse findes i Sjøloven. At en saadan Bestemmelse heller ikke vilde være heldig, tror jeg vil fremgaa af det nedenfor anførte.

Man har i Sjølovens § 245 tilstrækkelig Bestemmelse om Forsikredes Pligter i Ulykkestilfælde.

Ved Tegning af Forsikring maa det som ved andre Kontrakter være Forudsætningen fra begge Parter, at Rederen i enhver Henseende er saa omhyggelig om Skibet, som om det var uforsikret. Det maa være Forudsætningen, at Rederen, hvis noget Uheld skulde indtræffe, ikke først skal spørge sig selv, om Skibet er forsikret eller ikke, og lade sin Optræden bestemme heraf. Rederen har Pligt at optræde saaledes som han vilde have gjort, om Skibet ikke havde været forsikret.

Han maa derfor have Pligt at komme det forsikrede Skib tilhjælp med sit andet Skib i alle de Tilfælde, hvor det kan skjønnes, at en almindelig forstandig Mand vilde have kommet sit nødlidende uforsikrede Skib tilhjælp med sit andet Skib.

Forudsætningen er selvfølgelig, at Rederen er raadig over sit andet Skib, at han ikke har andres Interesser at varetage.

At paalægge Rederen saadan Pligt vil ikke være nogen uretfærdig Byrde. Det er kun et Paalæg til Rederen om at opføre sig som en hæderlig Borger.

Ad 2. Man kan ikke forlange Godtgjørelse svarende til Bjergning, hvis det gaar godt, og Erstatning for Udgifter og Tab, hvis det gaar galt. Man kan ikke forlange Godtgjørelse af Forsikreren for Bjergningsrisiko og samtidig ville, at denne Bjergningsrisiko skal bæres af Forsikreren.

Men i § 252 siger Sjøloven udtrykkelig, at den Forsikrede har Krav paa at faa erstattet Udgifter og Tab uden Hensyn til Udfaldet af Bjergningsforsøget.

Kravet paa Bjergeløn er derfor aldeles uforenelig med denne Paragraf.

Paragraffen kunde heller ikke havt anden Bestemmelse. Med Rederens Pligt til at hjælpe, maa følge Pligt for Forsikreren at betale for Hjælpen, selv om denne har været forgjæves.

Forsikreren kan ikke forlange, at den Forsikrede skal være forpligtet til at have store Udgifter med sit andet Skib, ja kanske paaføre samme Skade, uden at han skal faa sig dette godtgjort. Den forsikrede maa have sig betalt for samtlige Udgifter af enhver Art, og han maa faa erstattet enhver Opofrelse, som han har gjort. Den Forsikrede maa saaledes faa Erstatning for mulig Skade, som hans andet Skib har faaet under Bjergningsforsøget, han maa faa godtgjort ethvert Tab af Gevinst, som hans andet Skib har lidt ved at være taget ud af dets vanlige Drift. Det bjergende Skib maa med andre Ord ikke lide nogetsomhelst Tab, ved at det er bleven benyttet af Rederen til at komme dennes andet forsikrede Skib tilhjælp.

Saadan Godtgjørelse tilsiger Sjølovens § 252 den Forsikrede. Men § 252 tilsiger ham heller ikke mere. § 252 vil saaledes ikke give den Forsikrede en Belønning svarende til Bjergeløns Størrelse, den vil ikke give den Forsikrede den i Bjergelønnen indbefattede Godtgjørelse for det bjergende Skibs Risiko under Bjergningen.

Hvorfor ikke § 252 vil give den Forsikrede saadan Godtgjørelse er let forklarlig. Den vil ikke give den Forsikrede Erstatning for noget, som den Forsikrede ikke har ydet. Det er ikke paa den Forsikredes Risiko, at Bjergningen har fundet Sted, men paa Forsikrerens egen Risiko.

Dette er netop den store Forskjel mellem Bjergning af eget Skib og Bjergning af fremmed Skib.

Man har sagt, at Nægtelse af at give den Forsikrede Godtgjørelse svarende til Bjergeløn vilde være uretfærdig mod ham. og at det er urimelig, at Forsikreren skal tjene paa, at det forsikrede Skib bjerges af Rederen ikke af en fremmed.

Jeg har paavist det urigtige i disse Paastande. Rederen har intet at beklage sig over, da det ikke er ham, men Forsikreren, som har løbet Risikoen. Rederen har intetsomhelst tabt ved Bjergningen, selv om denne er mislykket. Han har faaet sig godtgjort enhver Udgift og enhver Opofrelse. Forsikreren har paa sin Side heller ikke erhvervet sig nogen ugrundet Berigelse. Det er kun Billighed, at han slipper at betale Bjergeløn, da Bjergningen har fundet Sted paa hans egen Risiko.

Man har videre sagt, at Nægtelse af at give Bjergeløn til den Forsikrede vil gaa ud over Assurandørerne selv.

En saadan Bestemmelse, mener man, vil komme til at virke demoraliserende paa Rederstanden, thi, siger man, en Reder vil selvfølgelig ikke forsøge at redde disse store Værdier, hvis han ikke faar Bjergeløn!

Jeg er af den Formening, at den nuværende Regel i § 252 i langt høiere Grad vil anspore til Bjergningsforsøg end en Bestemmelse, der tilkjender den Forsikrede Ret til at kræve Bjergeløn af Assurandøren med den deraf følgende Konsekvents, at Rederen ikke faar sine Udgifter og Tab erstattet, hvis Bjergningen mislykkes.

Jeg skal tage det af Hrr Jantzen nævnte Exempel, idet jeg dog i saa Henseende vil gjøre opmærksom paa Sjølovens § 31, hvorefter Skibsføreren ikke har Lov at bjerge andet Skib eller Gods, medmindre Bjergningen kan finde Sted uden Risiko for Skibet og uden væsentlige Ulemper for Rederen eller andre, hvis Interesser det er Skibsførerens Pligt at varetage.

Bestyrer Jantzens Exempel var følgende:

„A. befinder sig i Nødstilstand og B. kommer tilfældigvis til. B's Fører ser, at A. kan reddes, men at det vil være et meget voveligt Experiment. Risikoen for hans eget Skib er sikker, men om det vil lykkes ham at bjerge A. er høist usikkert".

Da der vistnok er Enighed om, at Førers og Mandskabs Ret til Bjergeløn ikke berøres af, at de 2 Skibe tilhører samme Reder, saa vil i nævnte Exempel Udsigten for disse til at gjøre en god Job være den samme, hvilken Regel man end har om Rederens Krav paa Bjergeløn.

Hvad der efter Regelen i § 252 skulde virke saa slappende paa Bjergningslysten hos Skibsføreren skulde være dennes Bevisthed om, at Rederen ingen Bjergeløn vil faa.

Men her mener jeg, at man er paa Vildspor.

Bortset fra at en Skibsfører ikke uden videre kan gaa ud fra, at Rederen heller vil have Assurancesummen end at beholde sit Skib, maa det erindres, at det jo er særlig i de Tilfælde, hvor Bjergningen er forbundet med Fare, at det skulde være Assurandørerne om at gjøre at opmuntre Skibsfører og Mandskab til at forsøge Bjergning. I disse Tilfælde vil ogsaa efter Reglen i § 252 Skibsfører og Mandskab have Udsigt til at faa extra Belønning for den Risiko, de udsætter sig for. Den samvittighedsfulde Skibsfører ved derhos, hvad jeg mener, man maa lægge

særlig Vægt paa, at under Forsøget paa at redde sin Reders Gods, udsætter han ikke sin Reder for nogen Risiko. Selv om Forsøget paa at redde sin Reders Gods skulde løbe rent galt af, saa at det bjergende Skib endog fik Skade under Forsøget, saa ved han, at hans Reder faar denne Skade godtgjort af det nødlidende Skibs Assurandør.

Hvad skulde afholde Skibsføreren i et saadant Tilfælde fra at forsøge Bjergning? Paa den ene Side Udsigt for sig og Mandskab til en god Job, paa den anden Side Bevidstheden om, at han forsøger at bjerge sin Reders Gods uden at udsætte denne for nogen Risiko.

Derimod kan man godt tænke sig, at den anden Regel, at Rederen skal have Bjergeløn af Assurandøren, netop kan faa den modsatte Virkning, end hvad den tilsigter. Den kan bevirke, at netop den samvittighedsfulde paa Rederens Bedste staaende Skibsfører vil afholde sig fra Bjergningsforsøget, idet han ikke vover at udsætte sit Rederi for et Tab, som han ved, at dette ikke faar godtgjort, hvis Bjergningsforsøget mislykkes.

Hvis Rederen selv er tilstede, vil Pligten til at bjerge være tilstrækkelig. Men desuden tror jeg ikke, at en Reder vilde betænke sig paa at lade sit Skib B. komme sit Skib A. tilhjælp, naar han ved, at han kan gjøre det uden Risiko for B. Derimod tænker jeg, at han vilde betænke sig baade en og to Gange paa at lade B. hjælpe A. hvis han vidste, at han, hvis Bjergningen mislykkedes, ikke vilde faa hverken B.'s Udgifter eller muligt Tab erstattet.

Hvis Tilfældet er af den Beskaffenhed, at det var Rederen meget om at gjøre at miste A., tør man vel gaa ud fra, at Udsigten til Bjergeløn ikke vilde være tilstrækkelig Opmuntring, da vil det vistnok være bedre for Assurandøren at have Pligten at falde tilbage paa.

Hrr Bestyrer Jantzen har ligestillet Rederens Krav paa Assurancegodtgjørelse med Rederens mulige Krav paa Bjergeløn af Ladningseier og Sjøpanthaver.

Disse Krav er vidt forskjellige fra Rederens Krav overfor Assurandøren. Kravet paa Ladningseier eller paa Sjøpanthaver vilde blive et rent Bjergeløns krav uden noget personligt Ansvar.

Rederens Pligter overfor Ladningen er udtrykkelig indskrænket til det Skib, hvori Ladningen er indtaget. Forulykker dette Skib, har Ladningen intet Krav paa at blive videre transporteret af et af Rederens øvrige Skibe.

Mislykkes Bjergningen, har heller ikke Rederen noget Krav paa Ladningseieren for havte Udgifter og Opofrelser.

Hvad Sjøpanthaver angaar, saa foreligger heller ikke her nogensomhelst Pligt fra Rederens Side til at bjerge, ligesom heller ikke Rederen vilde have noget Krav paa Sjøpanthaveren for havte Udgifter og Opofrelser, om Bjergningen skulde mislykkes.

71.

Kristiania Sjøret, den 12te Oktober.

Bark Corinnas Rederi

(Overretssagf. Eckbo)

mod

Lie & Røer

(Advokat Seip).

En Skibsfører, der har tegnet rent Konnossement, paadrager Rederiet Ansvar for Undervægt overfor Modtageren, selvom alt, hvad der er indlastet ogsaa er udleveret, og selvom Modtageren er identisk med Befragteren, naar da ikke denne selv er Afskiber.

Ved Certeparti af 17de September 1902 befragtede Firmaet Lie & Røer Bark „Corinna", Rederi Johan Dahll, Kragerø, for en Reise med Kul fra Swansea til Oslo Havn, Kristiania. Paa Lastepladsen tegnede Kapteinen rene Konnossementer for de to Partier Kul, som Skibet modtog, — det ene til Herrer Lie & Røer, paa 245 Tons (det andet Parti var bestemt til Firmaet P. & O. Holter, der sammen med Lie & Røer var Befragtere af Skibet).

Ved Udveining paa Herrer Lie & Røers Vegt, efter Ankomsten til Kristiania, viste der sig en Undervegt paa ca. 6 Tons for det Partis Vedkommende, som var bestemt til Herrer Lie &

Røer. Herfor har Firmaet forlangt en Erstatning af £ 7—12—5 og har tilbageholdt dette Beløb af Fragten.

Rederiet fandt dette uberettiget og har derfor, da mindelig Ordning ikke var at opnaa, ved Sjøretsstevning af 10de Marts 1903, berammet 11te s. M. anlagt nærværende Sjøretssag mod Firmaet og — efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling — paastaaet Firmaet tilpligtet at betale det ovennævnte Beløb £ 7—12—5 efter Dagens Kurs med Renter og Sagsomkostninger.

De Indstevnte har paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Den Ladning, som „Corinna" indtog for at afleveres til de Indstevnte, sees at være en Del af et større Kulparti, som de Indstevnte ved Kontrakt af 7de Mai 1902 havde kjøbt f. o. b. Swansea (eller Llanelly) af Firmaet The Gwann Cae Gurwen Colliery Co. £td. (Dok. 1 ad. 3).

Citantskabet gjør imidlertid gjældende, at det interne Forhold mellem de Indstevnte og nysnævnte Firma maa være Skibet uvedkommende. Afgjørende for Sagen er det efter Citantskabets Mening, at de Indstevnte i nærværende Tilfælde efter Certepartiet er *Befragtere,* og i denne sin Egenskab ogsaa maa finde sig i at betragtes som *Afskibere,* idet det britiske Firma kun kan betragtes som de Indstevntes Fuldmægtig eller Repræsentant. Til Støtte herfor paaberaaber Citantskabet sig en Klausul i Certepartiet, hvorefter Skibet skal („proceed to the Charterers loading place at Swansea and there load from the Factors of the said Affreighter a full and complete Cargo o:) gaa til Befragterens Lasteplads i Swansea og der indtage fra nævnte Befragters Kommissionær (Agent) en fuld og komplet Ladning.

Da de Indstevnte derfor maa betragtes baade som Afskiber (Befragtere) og som Modtagere af Lasten, kan de Indstevnte — efter Citantskabets Mening — ikke forlange udleveret mere, end de selv bringer ombord i Skibet, idet de ligeoverfor Konnossementet ikke kan betragtes som en udenforstaaende godtroende Trediemand. Skibet har i nærværende Tilfælde udleveret alt, hvad det har faaet ombord (cfr. en Erklæring fra Kaptein og Styrmand af 30te Marts 1903,) og den forefundne Undervegt maa derfor — efter Citantskabets Opfatning — være Skibet uvedkommende, idet de Indstevnte herfor faar henholde sig til sin Fuldmægtig.

De Indstevnte benegter at være Afskibere af Lasten. Af-

skiberne var, fremholder de Indstevnte, det nævnte britiske Firma The Gwunn Cae Gurwen Colliery Co. Limited i Swansea, af hvem de Indstevnte ganske regulært har kjøbt Kulpartiet og som for det i Konnossementet angivne Kvantum har trukket paa de Indstevnte en Varevexel, som disse har honoreret. Paa Certepartiet findes der ogsaa en udtrykkelig Tilføielse om, at det nævnte britiske Firma er Afskibere. De Indstevnte bestrider derfor, at de selv skal betragtes som Afskibere, og da Kapteinen uden Forbehold har underskrevet „rent" Konnossement, maa Skibet overfor dem have det deraf flydende Ansvar.

Der foreligger ingen Oplysning om, hvorledes Undervegten kan være fremkommen. Citantskabet har anført, at Afskiberne (ɔ: det britiske Firma) negtede Kapteinen at gjøre nogen Paategning paa Konossementet, men dette er af de Indstevnte bestridt som ubekjendt og ulegitimeret. Paa den anden Side er det paa det rene, at Skibets Styrmand under Indlastningen kontrollerede Vegten, men det er fra Citantskabets Side fremholdt, at denne Kontrol nødvendigvis maatte være mangelfuld, idet t. Ex. Taraen paa Kulvognene ikke kan kontrolleres, ligesom Regn og Fugtighed kan have Betydning for Vegten. Nogen Oplysning om, hvorledes Forholdet i disse Henseender faktisk har stillet sig, foreligger dog ikke.

Retten skal bemerke:

Det maa ansees fastslaaet og er heller ikke bestridt under Sagen, at Skibet, naar Skibsføreren har afgivet „rent" Konossement, i Almindelighed overfor Ladningsmodtageren har Forpligtelse til at aflevere det i Konossementet angivne Vareparti og har det heraf følgende Ansvar, hvis der ved Udløsningen forefindes nogen Mangel.

Spørgsmaalet er derfor, om der i det foreliggende Tilfælde kan paavises Omstændigheder, som befrier Skibet for det ordinære Ansvar.

I saa Henseende kan Retten ikke anse det for tvilsomt, at det incasu er det britiske Firma, ikke Indstevnte, som har været den virkelige Afskiber af Lasten. Saavel i Certepartiet som i Konossementet angiver det udtrykkelig, at det er det britiske Firma, som er Afskiber. Uanseet det af Citantskabet paaberaabte mindre korrekte Udtryk i Certepartiets trykte Text kan man heller ikke finde det i nogen Maade tvilsomt, at man her staar overfor det ganske almindelige Tilfælde, at et norsk Importfirma har kjøbt Ladningen frit ombord og derpaa har be-

fragtet Citantskabets Skib til at afhente Ladningen hos Sælgeren. Heller ikke finder man det tvilsomt, at Citantskabet eller Skibsføreren paa Forhaand har været fuldt paa det rene med det virkelige Forhold.

Spørgsmaalet indskrænker sig derfor til, om en Befragter som Ladningsmodtager og Konossementsindehaver ubetinget maa finde sig i at ansees som identisk med Afskiberen, selv om Befragteren og Afskiberen faktisk er to forskjellige Personer, saaledes at Skibet uanseet det af Skibsføreren angivne rene Konossement intet Ansvar har for, at han har modtaget det i Konossementet angivne Vareparti. Retten maa her give Indstevnte Medhold. Naar Skibsføreren giver fra sig rent Konossement, erkjender han med andre Ord udtrykkelig at have modtaget det angivne Vareparti af Afskiberen. Ladningsmodtageren er, selv om han er Befragter, ikke repræsenteret ved Ladningens Aflevering til Skibet. Det synes da ganske uantageligt, at *han* alligevel skal ansees at have frafaldt ethvert Ansvar overfor Skibet. Befragterens Stilling vilde under denne Forstaaelse blive meget resikabel, for ikke at sige faktisk retløs. Det synes ogsaa i sig selv mindre rimeligt, at Skibets Ansvar i saa væsentlig Grad skulde influeres af den i denne Henseende uvæsentlige Omstændighed, om det ved et frit ombord Salg er Sælger eller Kjøber, som besørger Befragtningen. — Selv om det altsaa skulde forholde sig, som af Citantskabet fremholdt, at Skibet har afleveret hele det Kvantum, som blev indlastet, kan denne Omstændighed ikke influere paa Skibets Ansvar overfor de Indstevnte.

Den her hævdede Opfatning formenes ogsaa at være fastslaaet ved den af de Indstevnte paaberaabte Høiesteretsdom af $^{22}/_{10}$ 1890, Rt. pag. 817 flg. Denne Dom er vistnok ældre end Sjøfartsloven af 1893, men i det her omhandlede Punkt indfører den nye Lov intet nyt.

Efter det anførte vil de Indstevnte blive at frifinde og antages ogsaa at burde tilkjendes Sagens Omkostninger, der billiges med Kr. 120.00.

Thi kjendes for Ret:

De Indstevnte Lie & Røer bør for Citantskabet Bark „Corinnas" Tiltale i denne Sag fri at være.

I Sagsomkostninger betaler Citantskabet til de Indstevnte

120 — et Hundrede og tyve — Kroner, der udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

8—10—1903.

M. C. Backer kst.

10—10—1903.

Enig med Førstvoterende
W. Grønstad.

Enig med Førstvoterende, dog saaledes at Omkostningerne under Omstændighederne ophæves.

H. F. Schetelig.

72.

Kristiania Sjøret, den 12te Oktober 1903.

D/S. Guernseys Rederi

(Advokat Harbitz)

mod

Dampskibsassuranceforeningen „Nora"

(Advokat Bredal).

Dampskibsassuranceforeningen „Nora" ansees efter sine Love ikke at være forpligtet til at tilsvare nogen Del af Kost- og Maanedspenge for den Tid, et Skib blev forsinket i Sjøen ved, at Mandskabet maatte paasætte en midlertidig Propel, efterat Propellen var tabt ved en Begivenhed, for hvilken „Nora" har Ansvaret.

Den 22de Juni 1901 led Dampskibet „Guernsey" af Tønsberg Havari i Stillehavet paa en Reise fra Shanghai via Mororan til Vancouver, idet Propelaxen blev brukket og Propellen tabtes antagelig paa Grund af Stød mod en haard Gjenstand i Sjøen. Besætningen gik strax igang med at paasætte en midlertidig Propel, med hvilket Arbeide man var færdig den 3die Juli. Ski-

bet gik derefter videre til Esquimault Harbour for at dokke og indskifte ny Propel.

„Guernsey" var forsikret blandt andet i Dampskibsassurance-foreningen „Nora" for $^{105}/_{720}$. £ 14, 2det Passus i denne Forenings Love lyder saaledes:

2. Kost og Maanedspenge godtgjøres, forsaavidt samme efter norsk Ret egner sig til Opførelse i Havari Grosse. —

I andre Tilfælde godtgjøres Halvdelen af Kost og Maanedspenge for den Tid, som skjønnes medgaar til Reparation af den Skade, hvorfor Foreningen er ansvarlig, og Direktionen derhos skjønner, at der i ethvert Tilfælde ikke har været nogen rimelig Anledning til enten at undgaa denne Udgift eller at indskrænke den.

I alle Tilfælde, hvor Spørgsmaal opstaar om Erstatning af Kost- og Maanedspenge, har Direktionen at tage Hensyn til samtlige Omstændigheder, der herpaa har Indflydelse, saasom den Tid, der antages at medgaa til Istandsættelse af den Skade, Skibet har lidt, og i Forbindelse med Reparationsstedets Afstand fra Skibets Hjemsted, Aarstiden samt Adgangen til igjen at erholde Besætning m. m."

I Henhold til denne Bestemmelse anser Dampskibet „Guernseys" Rederi Dampskibsassuranceforeningen „Nora" pligtig til at erstatte $^1/_2$ Del af Kost- og Maanedspenge for Tidsrummet fra Propeltabet 22de Juni til Maskinens Igangsættelse 3die Juli. Da Foreningen har været uvillig til at udrede saadan Erstatning har Rederiet ved Sjøretsstevning af 14de Februar 1903 anlagt nærværende Sag mod Foreningen og efter inden Retten forgjæves anstillet Forligsmægling paastaaet Foreningen tilpligtet at betale Kr. 160,37, hvilket Beløb i Dokument 5 er berigtiget til Kr. 156,46, tilligemed 6% Rente fra 22de Oktober 1901 samt Sagsomkostninger.

Indstevnte har paastaaet Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Indstevntes Hovedindsigelse mod Søgsmaalet er den, at Tilfældet ikke gaar ind under den af Citantskabet paaberaabte Bestemmelse i Foreningens Love. Dette Standpunkt begrundes i Tilsvaret paa følgende Maade:

Da Assurandørerne aldrig svarer for Reisens Forsinkelse, selv om den skyldes en erstatningsmæssig Skade, kan det ikke være Opholdet, der begrunder Kravet. Hvad der paaberaabes, er at Mandskabet under dette Ophold udførte et vist Arbeide til Skibets Bedste. Men Mandskabets Ar-

beide med at redde Skibet til Land er ikke Gjenstand for særskilt Betaling, men alene Opfyldelsen af de Pligter, som paalaa Rederiet ifølge Certeparti og Forsikringskontrakt.

Hermed har jeg i Korthed givet Begrundelsen for den i sig selv sikre Regel, at der aldrig er Tale om Assuranceerstatning for Kost og Maanedspenge uden under Reparation paa Lasteplads, Losseplads eller i Nødhavn, kort sagt i Land.

Indstevnte udvikler derefter nærmere dette Standpunkt, men gjør dernæst endelig gjældende den Indsigelse, at Godtgjørelse af Kost og Hyre efter Lovens § 14,2 udelukkende er en Direktionssag, der afgjøres skjønsmæssig, og som derfor ikke kan være Gjenstand for Domstolenes Paakjendelse.

Citantskabet fremholder herimod, at der i nærværende Tilfælde kunde være grundet Tvil om, hvorvidt de paasøgte Kost og Maanedspenge efter Sjøfartsloven ikke kan opføres som Havari grosse og saaledes blive Gjenstand for Godtgjørelse i sin Helhed. Naar Citantskabet ikke destomindre har gaaet ind paa at tage ½ Kost og Maanedspenge som policemæssig Godtgjørelse saa er det for i ethvert Fald at være paa den sikre Side. Den omprocederede Bestemmelse i Lovens § 14,2 antages nemlig efter sin klare og utvetydige Ordlyd kun at kunne forstaaes paa den Maade, at Foreningen erstatter Kost og Maanedspenge fuldt ud, forsaavidt samme efter norsk Ret egner sig til Opførelse i Havari Grosse, og i *alle* andre Tilfælde erstattes med Halvdelen, naar det blot — som her — er paa det rene, at den Skade, som Reparationen gjælder, er Gjenstand for Erstatning. Citantskabet anser det derfor betydningsløst for Sagens Afgjørelse, i hvilket Forhold Bestemmelsen i „Noras" Love her staar til de almindelige Principper for Godtgjørelse af Kost og Maanedspenge, men hævder derhos, at det rigtige Princip herfor maa være, at alt Tab paa Kost og Maanedspenge ligefra Havaristedet skal gaa ind under Godtgjørelsen. Endelig bestrider Citantskabet, at det kan bero paa Direktionens Skjøn *hvorledes* Bestemmelsen i § 14,2 rettelig er at forstaa, og at Direktionens skjønsmæssige Afgjørelse kun kan referere sig til, om der har været nogen rimelig Anledning til at undgaa eller indskrænke Udgiften.

Retten finder at maatte give den fra Indstevntes Side hævdede Opfatning Medhold.

Det er som af Indstevnte fremholdt, Rederiets Pligt at holde Skibet tilstrækkelig bemandet cfr. Sjøforsikringsplanens

§ 43,2 a, det vil sige udstyret med sjømandsmæssigt og kyndigt Mandskab til den forehavende Reise. Det er saavel Skibsførerens som det øvrige Mandskabs Pligt efter Evner at bidrage til, at Skibet kommer lykkeligt frem. At alt i denne Henseende er i Orden, er følgelig en Forudsætning for Forsikringskontraktens Gyldighed. Særlig naar en Ulykke er indtraadt, er det Skibsførers og Mandskabs Pligt at gjøre alt, hvad gjøres kan for at bevare og redde de Værdier, som er overladt til deres Omsorg, cfr. Sjøfartslovens § 43 cfr. § 57 og § 78. At Skibsfører og Mandskab opfylder sin Pligt i denne Henseende kan klarligen ikke medføre nogen Ret for Rederiet til at forlange refunderet af Assuranceselskabet de Udgifter til Skibsfører og Mandskab, som efter den almindelige Regel hører til de sædvanlige Skibsudgifter og som følgelig skal bestrides af Skibets ordinære Indtægter (Fragten).

Det formenes ligeledes at være klart, at Kascoassurandøren ikke i sig selv svarer for Reisens Forsinkelse, selv om Forsinkelsen helt eller delvis kan føres tilbage til en under Reisen indtruffet erstatningsmæssig Skade. Men naar dette er saa, kan den Omstændighed, at Mandskabet ved sit Arbeide hjælper til at skaffe Skibet frem og altsaa til at forkorte Forsinkelsen, heller ikke i sig selv begrunde noget Krav for Rederiet.

Hverken i det ene eller i det andet af de nævnte Tilfælde foreligger der *Tab* af Kost og Maanedspenge i den Forstand, hvorpaa det her komme an, men kun Anvendelse og Udnyttelse af det Mandskab, som allerede findes ombord og hvis pligtmæssige og kyndige Arbeide i Skibets Interesse er Assurancekontraktens Forudsætning.

Den citerede Bestemmelse i Noras Love (cfr. Planens § 45) kan imidlertid kun antages at sigte til de Tilfælde, hvor der virkelig foreligger *Tab* af Kost og Maanedspenge, og hvor saaledes Rederiet udenfor de almindelige Udgifter til Besætning paaføres extraordinære Udgifter, fordi Besætningen maa gaa ledig under den Tid, Reparationen paagaar. Bestemmelsen antages derfor ikke anvendelig paa det foreliggende Tilfælde.

Hvorvidt Bestemmelsen havde været anvendelig, *hvis* Tiden var medgaaet til Reparation af Skaden, kunde muligens efter dens Ordlyd være et tvilsomt Spørgsmaal. Dette Tilfælde foreligger imidlertid ikke, idet det er fuldt paa det rene, at Skaden senere maatte repareres efter Skibets Ankomst til Land. Det foreliggende Tilfælde er følgelig i denne Henseende fuldstændig analogt med ethvert andet Havaritilfælde, hvor det er nødvendigt for

Besætningen at foretage et mere eller mindre vanskeligt Arbeide for midlertidig at udbedre Skaden og sætte Skibet istand til at fortsætte Reisen, t. Ex. sætte op en Nødmast. Hvorledes Forholdet under den modsatte Forudsætning vilde være at bedømme, finder man det derfor ikke nødvendigt at indgaa paa.

Retten maa vistnok fuldt ud slutte sig til Citantskabets Fremholden af, at Besætningen ombord paa „Guernsey" under de forhaandenværende Omstændigheder udførte et meget dygtigt Arbeide, der var forbundet med flere Vanskeligheder, og kan derfor fuldt tiltræde den Ros, som i saa Henseende sees at være bleven udtalt over Besætningen for dens Optræden. Det er ogsaa oplyst, at Indstevnte i Henhold til Lovenes § 26 har paaskjønnet Besætningens Arbeide. Men det indsees ikke, hvorledes den Omstændighed, at Besætningen lægger særlig Dygtighed for Dagen under sit Arbeide ombord; kan begrunde noget Retskrav for Rederiet.

I Henhold til det anførte vil Indstevnte blive at frifinde. Sagens Omkostninger antages at kunne ophæves.

Thi kendes for Ret:

Indstevnte Dampskibsassuranceforeningen „Nora" bør for Citantskabet Dampskibet „Guernseys" Rederi, dets Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves.

8—10—1903.

M. C. Backer kst.

9—10—1903.

Slutter mig til det af Førstvoterende anførte og kommer til samme Resultat.

W. Grønstad.

9—10—1903. Enig.

Carl Hansen.

Indhold: *70. Har en Reder, der har bjerget sit forsikrede Skib ved Hjælp af et af sine andre Skibe, herfor Krav paa Assurancegodtgjørelse og i Tilfælde hvilken? Af Høiesteretsadvokat og Dispachør Lauritz Hofgaard. — 71. Kristiania Sjøret: Bark „Corinnas" Rederi mod Lie & Røer. — 72. Kristiania Sjøret: D/S „Guernseys" Rederi mod Dampskibsassuranceforeningen „Nora".*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer **J. Jantzen**

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 27	Aargang IV	1903

73.

Kungl. Maj.ts dom den 4 September 1903.

Ångbåtsaktiebolaget Necken

mot

Befälhafvaren å ångfartyget „Sofia" Sjökaptenen E. W. Magnusson.

Natten mellan den 5 och 6 Augusti 1899 sammanstötte i Göta elf ett stycke nedanför Röda Berget passagerareångaren „Necken" med lastångaren „Sofia". Båda fartygen erhöllo svåra skador och af Neckens passagerare skadades några. „Necken" förde vid tillfället föreskrifna ljus, men „Sofia" endast sidoljus. „Neckens" rederi, som ansåg „Sofia" varit vållande till sammanstötningen, yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg åläggande för „Sofias" egare att ersätta rederiet genom sammanstötningen förorsakad kostnad, skada och förlust. Sedan Rådstufvurätten och Göta Hofrätt förklarat „Sofia" icke kunna anses vållande till sammanstötningen, har Kungl. Maj.t efter Marinförvaltningens hörande förklarat att „Sofias" befälhafvare såväl genom felaktig manövrering som genom försummelse att å „Sofia" föra topplanterna varit vållande till sammanstötningen samt ålagt „Sofias" rederi ersättningsskyldighet.

Natten mellan den 5 och 6 Augusti 1899 klockan mellan 1 och 2 sammanstötte i Göta elf ett stycke nedanför Röda berget

Ångfartygsaktiebolaget Necken tillhöriga passagerareångaren „Necken", förd af Sjökaptenen Frans Wilhelm Jönsson, och den af Sjökaptenen Carl Wilhelm Magnusson förda lastångaren „Sofia". „Necken" var vid tillfället på väg nedför elfven från Åkersvass till Marstrand med lustresande passagerare. „Sofia" var stadd på resa uppför elfven från Göteborg til Karlstad i barlast. Båda fartygen erhölla svåra skador och af „Neckens" passagerare skadades några, deraf en svårt. Vid tillfället var mörkt, men stjernklart och med siktbar luft. „Necken" förde föreskrifna ljus, men „Sofia" endast sidoljus. Dess topplanterna hade ej än hunnit uppsättas. Å platsen för kollissionen kallas Göta elfs stränder, den vestra Bohusstranden och den östra Västgötastranden.

Bolaget instämde till Rådstufvurätten i Göteborg Magnusson med yrkande att som ifrågavarande ombordläggning vållats genom fel och försummelse vid manövreringen af „Sofia", dess egare måtte förpligtas att med fartyg och frakt gälda ersättning för den kostnad och skada, som derigenom tillskyndats bolaget och i sådant afseende godtgöra bolaget kostnaden för reparation af „Necken" med 3,605 kronor, sjöförklarings och besigtningskostnader med tillhopa 210 kronor, diverse andra utgifter med 50 kronor, besättningens löner och matpenningar för tiden mellan den 6 och 20 Augusti 1899, då fartyget i följd af skadan legat overksamt, med 367 kronor 50 öre samt den minskning i inkomst, som för bolaget derigenom uppkommit, med belopp, som finge af godemän bestämmas, äfvensom att för kroppsskada, som genom sammanstötningen tillskyndats Fabriksarbetaren Johan Salin i Trollhättan, hvilken vid tillfället medföljt „Necken" såsom passagerare, till bolaget såsom efter öfverlåtelse innehafvare af dennes rätt utgifva 372 kronor.

Rådstufvurätten fann i dom den 1 Augusti 1901 det vara i saken utredt, att ångfartyget „Sofia", fördt af Sjökaptenen Carl Wilhelm Magnusson under resa från Göteborg till Karlstad på aftonen den 5 Augusti 1899 förtöjts i Göta elf vid egendommen Kärra å Västgötalandet och klockan 1,45 på morgonen påföljande dag, efter det fartygets begge sidolanternor utsatts, men topplanternan ännu icke hunnit att tändas, backat ut från land och derefter gått framåt, hållande kursen utmed Västgötalandet, samt att ångaren „Necken", förd af Sjökaptenen F. W. Jönsson, samtidigt kommit i elfven strax nedanför Röda berget på väg från Åkersvass till Marstrand, gående med full fart ungefär midt i farvattnet, dervid, sedan af ångfartyget „Sofias"

lanternor endast den röda blifvit synlig från „Necken“, Jönsson gifvit befallning om rodrets läggande styrbord samt, då sammanstötningen synts oundviklig, kommenderat stopp och back, men att „Necken“ omedelbart derpå invid Västgötalandet eller åtminstone närmare detta än farvattnets midt sammanstött med „Sofia“ på så sätt att „Neckens“ stäf träffat „Sofias“ babordsbog och de i saken omförmälda skador uppkommit;

och som Magnusson genom att hålla den kurs, „Sofia“ vid sammanstötningen haft, icke gjort sig skyldig till felaktig manövrering,

samt den omständigheten att „Sofias“ topplanterna ej varit lysande vid kollissionen icke inverkade på sakens bedömande,

pröfvade Rådstufvurätten rättvist ogilla käromålet samt förpligta bolaget att ersätta Magnusson för hans rättegångskostnad med 588 kronor.

Bolaget vädjade till Göta Hofrätt, som i dom den 7 Mars 1902 yttrade, att enär mot den bevisning Magnusson i saken förebragt angående förloppet vid ifrågavarande ombordläggning, bolaget icke lagligen styrkt, att denna inträffat i följd af felaktig manövrering af „Sofia“, samt anledning saknades att antaga, att olyckan föranledts deraf att „Sofias“ topplanterna vid tillfället icke varit lysande; alltså pröfvade Hofrätten rättvist fastställa det slut Rådstufvurättens dom beträffande sjelfva saken innehölle.

I fråga om rättegångskostnaderna stadgade Hofrätten, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom härutinnan, att parterna med hänsyn till omständigheterna i saken skulle vidkännas en hvar sina utgifter derå.

Båda parterna sökte hos Kungl. Maj.t ändring i Hofrättens dom, Magnusson beträffande rättegångskostnaden.

Sedan vid sakens föredragande inför Högsta Domstolen förordnadts att Marinförvaltningens yttrande skulle infordras, inkom Marinförvaltningen med dylikt yttrande.

Marinförvaltningen ansåg att vid ombordläggningen tillgått sålunda:

att från „Necken“, som klockan 11 e. m. den 5 Augusti afgått från Åkersvass till Marstrand och under sin färd nedför elfven med föreskrifna lanternor lysande gått med full fart ungefär midt i farvattnet, under det befälhafvaren befunnit sig å kommandobryggan och utkik hållits, strax efter passerandet af Ströms nedre sluss observerats en grön lanterna cirka tre streck om styrbord och strax derefter jemväl rödt ljus, hvarpå det gröna hastigt försvunnit;

att, då ännu endast grönt ljus utan topplanterna iakttagits, befälhafvaren å „Necken“, i den tro att det mötande fartyget vore en seglare, fortsatt sin kurs, och då jemväl rödt ljus visat sig, kommenderat „styrbord“ för att gå akter om det andra fartyget, men att han sedermera, då under denna manöver, som delvis blifvit utförd, ombordläggning synts oundviklig, nödgats kommendera „stopp och back“ samt att då ordern otydligt uppfattats i maskinrummet, allenast kommandoordet „stopp“ blifvit efterkommet;

att omedelbart derefter „Neckens“ stäf ränt in mot „Sofias“ babords bog, af hvilken kollission begge fartygen erhållit svåra skador;

att „Sofia“, som klockan 6 e. m. sistnämnda dag från Göteborg afgått till Karlstad, under färden uppför elfven lagt till vid den å elfvens östra strand belägna Kärra brygga, der fartyget förtöjts med babords ankare ute, samt efter kl. 1 f. m. påföljande dag afgått derifrån;

att, då „Sofia“ lagt ut från bryggan, sidolanternorna varit lysande, men deremot topplanternan, intill dess ombordläggningen egt rum, ej blifvit uppsatt; att vidare befälhafvaren befunnit sig sjelf till rors inne i styrhytten samt att utkik ej hållits.

Gent emot hvad domstolarna i meddelade domarna yttrat fann Marinförvaltningen särskildt böra framhållas att, då å „Sofia“ icke fördes topplanterna, denna underlåtenhet, hvarigenom ångaren angafs såsom segelfartyg, måste så mycket mer anses hafva bidragit till olyckan, som farvattnet vid kollisionsstället, enligt hvad af handlingarna och desamma bilagd karta öfver elfven framginge hade en ytterst ringa bredd.

På grund af hvad sålunda anförts och med hänsyn särskildt dertill, att, å ena sidan, „Necken“ måste anses hafva under förhandenvarande förhållanden manövrerats fullt rigtigt, men att deremot befälhafvaren å „Sofia“ på grund af, dels underlåtenhet att föra föreskrifven topplanterna, dels ock försummelse att hålla behörig utkik, måste anses hafva underlåtit ställa sig de i Förordningen den 9 December 1896 meddelade föreskrifter — särskildt de uti art. 1, 2 och 29 — till efterrättelse.

ville Marinförvaltningen såsom sin mening uttala att nämnde befälhafvare måste anses hafva varit till den inträffade olyckan ensam vållande.

Nedre Revisionen yttrade i afgifvet betänkande:

Enär vid öfvervägande af den å ömse sidor förebragta ut-

redning och med hänsyn dertill, att de af Magnusson såsom vittnen angående förloppet vid ombordläggningen åberopade, å ångaren „Sofia“ anställda besättningskarlar vid ifrågavarande tillfälle varit sysselsatta med arbete å ångaren och sålunda icke haft tillfälle att uteslutande egna sin uppmärksamhet åt „Sofias“ manövrering och mötande fartygs ljussignaler, i saken lärer få anses styrkt: att, då ångaren „Necken“ natten til den 6 Augusti 1899 under färd sydvart å Göta elf passerat Elfhems brygga och framgått ungefär midt i elfven, „Sofias“ gröna sidolanterna iakttagits omkring tre streck på „Neckens“ styrbords bog; att sedan „Necken“ någon stund fortsatt med oförändrad kurs, „Sofias“ röda sidolanterna blifvit synlig och dess gröna lanterna omedelbart derpå försvunnit ur sikte; att Neckens befälhafvare då kommenderat „styrbord“, hvilken befallning genast utförts samt derpå „stopp och back“, i anledning hvaraf „Neckens“ maskin stoppats; äfvensom att „Necken“ strax derefter med sin förstäf rännt på „Sofias“ babords bog;

ty och som häraf och af hvad i öfrigt i saken blifvit upplyst torde framgå, att ombordläggningen orsakats derigenom, att „Sofia“ vid affärden från Kärra svängt öfver åt elfvens vestra sida och derefter, utan afseende å „Neckens“ annalkande, ånyo gått öfver elfven med kurs, skärande den af „Necken“ styrda och att Magnussons underlåtenhet att, på sätt honom ålegat, å „Sofia“ föra topplanterna jemväl medverkat till ombordläggningen;

alltså och då enligt hvad utredt är, vid ombordläggningen „Necken“ tillskyndats skador, hvilkas afhjälpande dragit en kostnad af 3,605 kronor, samt derå ombordvarande Fabriksarbetaren Johan Salin, som sedermera å bolaget öfverlåtit sin rätt till ersättning, lidet kroppsskada, derför skadestånd skäligen torde böra utgå med i sådant afseende fordrade 372 kronor, samt bolaget i följd af ombordläggningen dels fått vidkännas kostnader för besigtning å „Necken“, 150 kronor, och för afgifvande af sjöförklaring, 60 kronor, dels i månadspenningar och matpenningar til „Neckens“ besättning under ångarens reparation, som tagit fjorton dagar, utgifvit tillhopa 367 kronor 50 öre dels ock gått förlustigt den inkomst, som af ångarens resor under berörda tid af fjorton dagar kunnat påräknas, men bolaget icke lärer visat sig vara härutöfver berättigadt till ersättning,

hemställer Nedre Revisionen i underdånighet, att Kungl. Maj:t måtte, med ändring af Hofrättens dom, pröfva rättvist förpligta „Sofias“ redare att, med fartyg och frakt, till bolaget

utgifva 4,554 kronor 50 öre jemte fem procent årlig ränta derå från stämningsdagen, som i saknad af upplysning angående tiden för stämningens delgifning torde bestämmas til åttonde dagen före den 5 Juli 1900, då saken första gången handlagts vid Rådstufvurätten, till dess betaling sker, samt ersättning för ofvan omförmälda, genom inställande af „Neckens“ resor under fjorton dagar bolaget orsakade förlust med belopp, som ej öfverstigande af bolaget fordrade ettusen kronor, jemlikt parternas under rättegången gjorda åsämjande bestämmes af skiljemän i enlighet med föreskrifterna i lagen om skiljemän den 28. Oktober 1887, jemte ränta efter enahanda beräkning, som nyss nämnts, äfvensom godtgörelse för bolagets kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 700 kronor; och torde bolaget berättigas återbekomma den för sakens underdåniga fullföljd nedsatta revisionsskilling“.

Saken föredrogs den 13 Augusti 1903 i Högsta Domstolen, som biföll Nedre Revisionens hemställan.

Kungl. Majt.s dom utgafs den 4 September 1903.

74.

Fredriksstad Sjøret, den 3die Juli 1903.

Kaptein Hans Sørensen

mod

Kaptein A. Martinsen.

Den Omstændighed, at en Skibsfører en Gang har havt et Anfald af Delirium antages ikke i og for sig at være tilstrækkelig Grund til hans Afskedigelse ved Sjørettens Mellemkomst efter *Sjøfartslovens § 61.*

Dom:

Efter Stævning af 25de Mai sidstleden er denne Sag incamineret ved Fredriksstad Sjøret 27de s. Md.

Citanten har nedlagt Paastand, at Indstevnte afsættes som Fører af Brig „Pollux“, og Indstevnte, at han maa blive at frifinde for Citantens Tiltale; begge Parter har desuden paastaaet sig tilkjendt Procesomkostninger.

Ved Medredernes Beslutning afskedigedes Indstevnte ivaares som Fører af Brig „Pollux“; efter ved Indkjøb af Parter at være

bleven Eier af mere end Halvparten i Briggen, afsatte imidlertid Indstevnte den efter hans Afskedigelse ansatte, nye Fører og indsatte med Hjemmel af Sjølovens § 24 atter sig selv. I Anledning af denne Gjenindsættelse er det, nærværende Søgsmaal er anlagt, idet Citanten vil have Indstevnte af Retten afsat som Fører i Henhold til Sjølovens § 61. Citanten mener, at denne hans Paastand er berettiget under Hensyntagen til, at den Læge, som undersøgte Indstævnte, da han i Vaares efter sin sidste Tur kom syg ind til Haugesund, erklærede, at Indstevntes Sygdom var Delirium, foraarsaget ved Misbrug af Alkohol.

Ved de i Sagen førte Vidner er det godtgjort, at den Læge, der som nævnt undersøgte Indstevnte i Haugesund, har tilskrevet 3die Hovedvidne et Brev, hvori han udtaler, at Indstevntes Sygdom var Delirium, foraarsaget ved Misbrug af Alkohol. Men allerede hermed har ikke Citanten godtgjort sin Paastands Berettigelse. Delirium er nemlig, saavidt skjønnes, ikke en Sygdom af den Art, at Retten uden videre kan gaa ud fra, at en Mand for al Fremtid er umuliggjort som Skibsfører, om han en enkelt Gang har havt et Anfald deraf. Særlig maa dette gjælde i en Sag som denne, hvor det maa ansees paa det Rene, at Indstevnte paa den sidste Tur, efter hvilken han fik sit Anfald, havde overstadigt Veir, der er nemlig intet oplyst om, hvorvidt Lægen, da han undersøgte Indstevnte, kjendte til at denne netop var hjemkommen fra en Tur, som havde været meget anstrengende; det er muligt, at Lægen med Kjendskab hertil ikke vilde have udtalt, at den forefundne Delirium skrev sig fra Misbrug af Alkohol alene; denne Omstændighed bliver af Betydning derved, at det synes at være klart, at der ikke er saa megen Grund til at afskedige den, som har havt et enkelt Anfald af Delirium, hidført foruden ved Misbrug af Alkohol ogsaa ved anstrengt Arbeide, som til at afskedige den, hvis Deliriumsanfald udelukkende er foraarsaget ved Alkoholmisbrug. — I denne Forbindelse skal Retten ogsaa bemerke, at det i en Sag, der som denne angaar saa store Interesser for Indstevnte, vilde være forbundet med ikke ringe Betænkelighed at give Citanten Medhold paa andenhaands Beviser; Citantens Beviser bestaar alene i Vidneprov om, hvad angjældende Læge har skrevet i et Brev til 3die Hovedvidne; nogen direkte Udtalelse fra Lægen selv foreligger ikke; men en saadan vilde være i høi Grad ønskelig, særlig naar Hensyn tages til, at Lægens Udtalelse gjælder et rent medicinsk Spørgsmaal.

Hvad angaar Indstevntes Vandel efter Deliriumsanfaldet, har Citanten ingenlunde godtgjort, at der har været noget at udsætte paa den; tvertimod har 3die Hovedvidne provet at han i den senere Tid har holdt et strengt Øie med Indstevnte, men har intet fundet at udsætte paa ham. Dette Vidne, som er Parthaver i og korresponderende Reder for „Pollux", har ogsaa direkte udtalt, at han intet har imod, at Indstevnte bliver staaende som Skibsfører, men tvertimod ønsker dette; i de 7 Aar, Indstevnte har ført Skib for Vidnet, har Vidnet nemlig intet havt at udsætte paa ham. Indstevnte har ogsaa nu indmeldt sig som Goodtemplar; naar Citanten anfører, at denne Indmeldelse ingen Betydning kan faa ved Sagens Afgjørelse, da Indmeldelsen skeede samme Dag, Stævningen forkyndtes Indstevnte, kan Retten ikke være enig med Citanten heri: naar ikke særlige Grunde foreligger derfor, er man ikke berettiget til at nære nogen Mistanke om, at Indstevnte vil bryde det af ham givne Afholdsløfte.

Indstevnte maa saaledes blive at frifinde for Citantens Tiltale.

Processens Omkostninger findes at burde ophæves,

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte — Kaptein A. Martinsen — bør for Citanten Kaptein H. Sørensens — Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Retten hævet.

Trygve Bjercke
kst.

Z. Møller. *Lars R. Sørensen.*

75.

Kungl. Maj.ts Dom den 6 Augusti 1903.

Befälhafvaren å ångfartyget „Agnhammar" Olof Hansson jemte J. Christensson såsom hufvudredare för nämnda fartyg

mot

Befälhafvaren å ångfartyget „Otterbäcken" Sjökaptenen E. T. Eriksson, Nora Karlskoga Järnvägsaktiebolag såsom redare för fartyget samt Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean.

Natten mellan den 8 och 9 September 1900 sammanstötte i sjön Wenern ångfartyget „Agnhammar" med ångfartyget „Otterbäcken", som der-

vid tillfogades sådana skador att det omedelbart sjönk. Rådstufvurätten i Göteborg, hvarest rättegång anhängiggjordes om åläggande för „Agnhammars“ rederi och befälhafvare att ersätta den genom ombordläggningen uppkomna skadan, ansåg nämnda fartyg ej kunna förklaras vara vållande till sammanstötningen, hvaremot Göta hofrätt och Kungl. Maj:t funno ombordläggningen hafva inträffat uteslutande i följd af fel och försummelse vid manövreringen af „Agnhammar“ samt ålade dess rederi och befälhafvare ersättningsskyldighet.

Natten mellan den 8 och 9 September 1900 egde i sjön Wenern ombordläggning rum emellan ångfartyget „Otterbäcken“ fördt af Sjökaptenen E. T. Erikson, och ångfartyget „Agnhammar“ fördt af Olof Hansson. „Otterbäcken“ var vid tillfället på resa från Göteborg till Karlstad med last af kol och styckegods samt bogserade en kollastad pråm. „Agnhammar“ var stadd på resa i motsatt riktning från Karlstad till Göteborg och hade last af slanprops. En stund efter det „Otterbäcken“ passerat Wenersborg och Bastungens fyrar sammanstötte fartygen, dervid „Agnhammar“ med sin förstäf träffade „Otterbäckens“ babordsida, så att „Otterbäcken“ inom kort fylldes med vatten och sjönk.

Erikson och Nora Karlskoga Järnvägsaktiebolag såsom redare för „Otterbäcken“ instämde till Rådstufvurätten i Göteborg Olof Hansson och J. Christensson såsom hufvudredare för „Agnhammar“ med yrkande att som sammanstötningen vållats uteslutande genom fel och försummelse vid manövreringen af „Agnhammar“, dess rederi och befälhafvare måtte förpligtas att en för båda och båda för en, rederiet dock endast med fartyg och frakt, ersätta den genom sammanstötningen uppkomna skada och förlust och i sådant afseende utgifva *dels* ett belopp af 11,096 kronor 85 öre, hvartill kostnaden för reparation af „Otterbäcken“ uppgått, *dels* hvad „Otterbäckens“ rederi uti ett af befälhafvaren å ångfartyget „Isbjörn“, som utfört bergningen af „Otterbäcken“ och dess last, mot rederiet anhängiggjordt mål om utbekommande af bergarelön för fartyget kunde komma att förpligtas utgifva i kapital samt ränta och ersättning för rättegångskostnaden, *och dels* 889 kronor 75 öre för skada å effekter tillhöriga Erikson med flera å „Otterbäcken“ anställde personer, hvilke sistnämnda öfverlåtit sin fordran i detta afseende på rederiet.

Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean anmälde sig som mellankommande part i saken och yrkade att som bolaget försäkrat „Otterbäckens“ last mot sjöskada och jemväl utbetalt försäkringssumman 11,471 kronor 80 öre bolaget måtte för skadan å lasten utbekomma sagda belopp efter afdrag af dels ettusenfemhundra

kronor, utgörande värdet af ett från „Otterbäcken“ bergadt parti kol och dels ettusenåttahundrasextiofem kronor 83 öre hvartill försäljningsbeloppet för öfrigt från „Otterbäcken“ bergadt gods efter afdrag för försäljningsprovision och andra kostnader uppgått, hvarförutom bolaget yrkade att utbekomma den kostnad, som bolaget kunde visa sig hafva fått utgifva för bergning af lasten.

Sedan Lättmatrosen Carl Patrik Berndtsson den 17 September 1900, då sjöförklaring af Hansson afgafs inför Rådstufvurätten, blifvit hörd angående ombordläggningen och dervid fått med vittnesed styrka den af honom afgifna berättelsens riktighet samt Erikson och hans medparter i förevarande sak anfört såsom jäf mot Berndtsson, att han, som stått vid rodret å „Agnhammar“ och ensam omhänderhaft manövreringen af detta fartyg, då sammanstötningen inträffat, följaktigen kunde af sakens utgång vänta nytta eller skada meddelade Rådstufvurätten dom den 13 Juli 1901, dervid Rådstufvurätten *dels* på nyss angifna grund fann Bendtsson kunna vänta nytta eller skada af sakens utgång och vid sådant förhållande frånkände hans berättelse vitsord *dels* beträffande sjelfva saken utlät sig, att i saken blifvit utrönt att, sedan ångfartyget „Otterbäcken“, fördt af Erikson samt lastadt med kol jemte styckegods och bogserande en med kol lastad pråm natten till den 9 September 1900 på resa från Göteborg uppkommit i Wenern samt, efter att hafva passerat Bastungens fyrar, ändrat kursen från N. O. 1/4 N. till N. O. 3/4 O., fartyget en stund derefter sammanstött med ångfartyget „Anghammar“, som på resa från Karlstad till Göteborg med last af trävirke vid tillfället hållit kurs S. W. t. W.; äfvensom att vid berörda sammanstötning „Agnhammar“ med sin förstäf träffat „Otterbäckens“ babordssida med den påföljd, att sidan intryckts samt „Otterbäcken“ inom kort fyllts af vatten och sjunkit:

och ehuru med afseende å såväl hvad angående de begge fartygens kurser före sammanstötningen sålunda vore upplyst som ock hvad vidare i saken blifvit ådagalagdt kunde antagas att fartygen från början mötts stäf mot stäf eller nära stäf mot stäf, samt att „Agnhammar“ icke hållit undan för „Otterbäcken“ och ej heller, innan sammanstötningen blifvit oundviklig, vidtagit annan åtgärd i ändamål att söka förekomma densamma;

likväl och som i saken afgifna vittnesutsagor samt vid Eriksons sjöförklaring hörde personers berättelser, åt hvilka vederparterna förklarat sig medgifva samma vitsord, som om desamma afgifvits såsom vittnesmål i förevarande rättegång, vore

mot hvarandra stridande i fråga om fartygens lägen, då de kommit hvarandra så nära, att fara för sammanstötning dem emellan uppstått, samt vid sådant förhållande och med hänsyn till hvad för öfrigt förekommit i saken det icke kunde anses styrkt att „Agnhammar" före sammanstötningen befunnit sig i sådant läge i förhållande till „Otterbäcken", att „Agnhammar" i enlighet med föreskrifterna i Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning m. m. bort afvika från sin kurs och hålla undan för „Otterbäcken" samt i öfverensstämmelse dermed vidare manövreras,

funne Rådstufvurätten „Agnhammar" ej kunna förklaras hafva varit till sammanstötningen vållande, hvadan den af Erikson anhängiggjorda samt af honom och rederiet för „Otterbäcken" fullföljda talan äfvensom de af Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean såsom mellankommande part framställda påståenden i saken lämnades utan bifall, men skulle med afseende å sakens beskaffenhet kostnaderna å saken mellan parterna kvittas.

Parterna sökte å ömse sidor efter hvad ändring i Göta Hofrätt, Hansson och Christensson beträffande jäfvet mot Berndtsson och rättegångskostnaden vid Rådstufvurätten.

I dom den 20 Juni 1902 fastställde Hofrätten Rådstufvurättens beslut i jäfsfrågan. Beträffande sjelfva saken fann Hofrätten det vara i saken utredt, att „Otterbäcken" från det „Agnhammar" börjat komma inom synhåll och till dess ombordläggningen inträffat haft „Agnhammar" på sin babords bog; att „Agnhammar" dervid till en början girat än åt ena och än åt andra sidan samt visat omväxlande rödt och grönt sken och mellan hvarje sådan skenväxling sina båda sidoljus samtidigt; att „Agnhammar" derefter och sedan „Otterbäcken" gjort den i Rådstufvurättens dom omnämnda kursändring, under loppet af några minuter visat endast rödt sken till dess „Agnhammar" vändt babord hän, dervid från „Otterbäcken", som alltjämt styrt stadig kurs, ånyo iakttagits „Agnhammars" båda sidoljus; att så snart „Agnhammars" sistberörda afvikning åt babord varseblifvits från „Otterbäcken", detta fartygs styrman genast medelst signal med ånghvisslan angifvit att „Otterbäcken" komme att styra styrbord hän och manövrerat i öfverensstämmelse dermed; att då „Agnhammar" emellertid fortfarande fallit babord hän, så att endast „Agnhammars" gröna sidoljus blifvit synligt, „Otterbäckens" roder, jemte det ytterligare en kort signal gifvits, lagts hårdt styrbord, dervid „Otterbäcken" kommit helt och hållet ur sin kurs, hvarefter sammanstötningen

omedelbart egt rum; att „Otterbäckens“ båda sidoljus varit klart lysande; samt att omedelbart före „Agnhammars“ berörda afvikning åt babord de båda fartygens läge och afstånd från hvarandra varit sådana, att genom dylik kursändring fara för ombordläggning kunnat uppstå;

och enär fartygen genom „Agnhammars“ nyssnämnda afvikning åt babord bragts i sådant läge till hvarandra, att de skolat mötas stäf mot stäf eller nära stäf mot stäf, samt „Agnhammar“, som det oaktadt fortsatt att afvika babord hän, således manövrerats i strid mot bestämmelserna i Art. 18 i Förordningen den 9 December 1896 angående åtgärder till undvikande af ombordläggning med mera, men nämnda stadgande iakttagits vid „Otterbäckens“ manövrering genom dess svängning åt styrbord,

ty och som följaktigen ifrågavarande ombordläggning måste anses hafva inträffat uteslutande i följd af fel och försummelse vid manövreringen af „Agnhammar“;

alltså och då Hansson, som öfverlemnat åt en i sjömansyrket oerfaren person att ensam omhänderhafva manövreringen af „Agnhammar“, derigenom blifvit ansvarig för den timade skadan,

funne Hofrätten „Agnhammars“ rederi och Hansson skyldige att för densamma utgifva godtgörelse.

På grund af denna pröfning och enär ostridigt vore, att „Otterbäckens“ rederi i följd af ifrågavarande ombordläggning för fartygets reparation fått vidkännas kostnader till sammanlagdt belopp af 11,096 kronor 85 öre, deraf rederiet enligt i Hofrätten företedda kvitton betalt den 31 December 1900 261 kronor 24 öre för arbeten, som utförts vid Göteborgs mekaniska verkstads aktiebolag och den 7 Maj 1901 9,219 kronor 47 öre till Sixten Groth i Sjötorp för af denne utfördt arbete, samt uti en den 17 April 1901 dagtecknad räkning tillgodofört sig återstående beloppet 1616 kronor 14 öre för arbeten, som utförts å rederiets egen verkstad; enär „Otterbäckens“ rederi, som i Hofrätten yrkat att utbekomma ersättning för den kostnad rederiet fått vidkännas för fartygets bergning med 8,269 kronor 38 öre jemte fem procent ränta deraf från den 27 Februari 1902, till bestyrkande af kravet härutinnan företett *dels* en af Rådstufvurätten i sak emellan befälhafvaren å ångfartyget „Isbjörn“ C. F. Larsson samt rederiet den 18 Januari 1902 meddelad dom, hvarigenom rederiet förpligtats att till Larsson utgifva i bergarelön för far-

tyget, beräknad till hälften af det bergades värde, 7,250 kronor jemte fem procent ränta deraf från stämningsdagen eller åttonde dagen före den 23 Mars 1901 tills betalning följde äfvensom att gälda Larssons kostnader å berörda sak med 675 kronor, *dels ock* ett den 27 Februari 1902 dagtecknadt kvitto, enligt hvilket „Otterbäckens" rederi sagda dag till Larsson erlagt utdömda kapitalbeloppet jemte ränta deraf från den 15 Mars 1901 till den 27 Februari 1902 och förrberörda rättegångskostnad eller tillhopa 8,269 kronor 38 öre; enär ostridigt vore, att genom ombordläggningen skada uppkommit å effekter tillhöriga Erikson och andra å „Otterbäcken" anställda personer till ett värde af 889 kronor 75 öre samt Erikson biträdt rederiets i Hofrätten framställda yrkande att hela den i berörda afseende fordrade ersättning måtte tilldömas rederiet; enär upplyst vore, att Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean, som försäkrat „Otterbäckens" last mot sjöskada i följd af ombordläggningen måst den 5 Januari 1901 erlägga försäkringssumman 11,471 kronor 80 öre till „Otterbäckens rederi, som dervid på bolaget öfverlåtit rätt att af vederbörande utkräfva ersättning för skada och förlust, som beträffande lasten af sammanstötningen uppkommit; äfvensom att behållningen, som uppkommit vid försäljning af det gods, som blifvit från fartyget bergadt, uppgått till sammanlagdt 3,365 kronor 83 öre, hvadan skadan å lasten uppgått till skillnaden emellan nämnda belopp eller 8105 kronor 97 öre; och enär bolaget derjemte i Hofrätten visat, att bolaget den 27 Februari 1902 för bergning af lasten till befälhafvaren å „Isbjörn" erlagt i bergarelön 3,250 kronor, som skulle utgöra femtio procent af det bergades värde jemte ränta deraf från den 15 Mars 1901, samt någon anmärkning icke förekommit mot riktigheten häraf, pröfvade Hofrätten rättvist att, med upphäfvande af Rådstufvurättens dom, förpligta Hansson såsom befälhafvare å „Agnhammar" och rederiet för sagda fartyg, rederiet dock endast med fartyg och frakt, att, en för båda och båda för en, mot kvitto utgifva dels till „Otterbäckens" rederi tillhopa 19,911 kronor 60 öre jemte ränta efter fem procent å 889 kronor 75 öre från stämningsdagen eller åttonde dagen före den 29 September 1900, då saken första gången handlades af Rådstufvurätten, å 261 kronor 24 öre från den 31 December 1900, å 7,250 kronor från den 15 Mars 1901, å 1,616 kronor 14 öre från den 17 April 1901, å 9,219 kronor 47 öre från den 7 Maj 1901 och å 675 kronor från den 27 Februari 1902, allt till dess betalning följde; och

dels till Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean 11,355 kronor 97 öre jemte ränta efter 5 procent å 8,105 kronor 97 öre från den 5 Januari 1901 och å 3,250 kronor från den 15 Mars 1901 tills betalning skedde, hvarjemte det ålåge Hansson och rederiet för „Agnhammar", en för båda och båda för en, att ersätta vederparterna deras kostnader å saken vid Rådstufvurätten med tillhopa 753 kronor.

Hansson och Christensson sökte ändring hos Kungl. Maj.t under yrkande om upphäfvande af Hofrättens dom såväl i jäfsfrågan som beträffande sjelfva saken.

Erikson och medparter bestredo ändringssökandet.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj.t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta Hansson och Christensson, en för båda och båda för en, att ersätta vederparternas kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 100 kronor jemte lösen för Kungl. Maj.ts dom.

Saken föredrogs den 21 Juli 1903 i Högsta Domstolen och enär beträffande jäfvet mot Berndtsson, sådana omständigheter icke blifvit i saken ådagalagda, att Berndtsson kunnat af densammas utgång vänta nytta eller skada,

funno Högsta Domstolens fleste ledamöter (Justitieråden *Herslow*, *Carlson*, *Lindbäck*, *Claeson*, *Petersson*, och *Billing*) laga vitsord böra tillerkännas den af honom afgifna vittnesberättelse.

Vidkommande sjelfva saken funno bemälde ledamöter ej skäl att i Hofrättens dom göra ändring och bifölls i fråga om kostnaderna å saken hos Kungl. Maj.t det underdåniga betänkandet.

Justitierådet *Lilienberg* biföll det underdåniga betänkandet.

76.

Bergens Sjøret, den 15de August 1903.

Bugserbaad Blink's Rederi

mod

H. Steen.

Antaget, at Spørgsmaal vedrørende Betaling for udført Bugsering henhører under Sjøretten.

I denne ved Sjøret anlagte Sag har Bugserbaad „Blink"s Rederi sagsøgt H. Steen til Betaling af Kr. 68,75 for udført Bugsering af en Jagt og en Skude fra Bergen til Lepsøen og af 2 Skuder fra Lepsøen til Bergen. Indstevnte har paastaaet Sagen afvist og sig tilkjendt Kost og Tæring, fordi Forholdet antages kun at være et almindeligt Gjældsforhold og ikke at kunne henføres under Begrebet Befragtning eller har noget med Sjølovens Bestemmelser at gjøre. Sagen er foreløbig indladt til Afgjørelse af dette Spørgsmaal.

Undertegnede Rettens Formand skal bemærke, at Spørgsmaalet vistnok tør være tvilsomt, men at han maa være tilbøielig til at antage, at et Forhold som dette ikke kan henføres under Begrebet Befragtning. Dette falder sammen med, hvad der er antaget i Platous Sørets Side 231, hvor det heder, at Aftale om Bugsering vel neppe nogensinde kan henføres til Fragtkontrakt i streng Forstand men efter Omstændighederne vil blive locatio et conductio enten operis eller rei operarum eller en Blanding af begge. Naar det med Støtte i det afhørte Vidnes Forklaring er anført, at den ene af de to fra Lepsøen til Bergen bugserede Skuder var helt ubemandet, at der vistnok var en Mand (formentlig Indst. Steen) ombord i den anden, men kun paa en Del af Veien, og at de to fra Bergen til Lepsøen bugserede Fartøier, saavidt vides, var helt ubemandet, hvilket sidste ikke er specielt benægtet, saa synes der — overensstemmende med hvad der maa være den citerede Forfatters Mening — ikke herpaa at kunne lægges afgjørende Vægt. Dette stemmer ogsaa med en af Bergens Byret den 10de Marts 1903 afsagt Kjendelse i en ved ordinær Ret anlagt Sag angaaende Godtgjørelse for Bugsering af en Tømmerflaade. Denne Sag paastodes afvist som henhørende under Søret, men dette blev forkastet, fordi Forholdet ikke antoges at kunne henføres under Begrebet Befragtning. At der i nærværende Tilfælde er Spørgsmaal om særlige Omstændigheder af det Slags, at der til deres Bedømmelse kræves Kjendskab til Søvæsen, er ikke antydet.

Thi konkluderes:

Sagen afvises. I Kost og Tæring bør Citantskabet Bugserbaad „Blinks" Rederi til Indstevnte Halfdan Steen betale 30 — tredive — Kroner som udredes inden 3 — tre —Dage fra Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

Edv. Bessesen.

Votum.

Jeg kan ikke være enig i foranførte men maa give Citanten Medhold i, at her foreligger et Fragtforhold, da det er ubestridt, at de fra Bergen til Lepsøen transporterede Fartøier blev slæbte uden nogen ombordværende Besætning, altsaa under Slæbebaadens Ansvar. Sagen antages derfor at henhøre under Sjøretten. Jeg voterer saaledes for, at Afvisningspaastanden ikke tages til Følge og at Sagen udstaar for Indstevnte til Fredag den 21de ds. til Imødegaaelse i Realiteten.

Thi konkluderes:

Den fremsatte Afvisningspaastand tages ikke til Følge Sagen udstaar for Indstevnte H. Steen til Gjenforetagelse ved Sjøretten Fredag den 21de August 1903 Kl. 10 Formiddag.

L. W. Hansen.

Enig med Andenvoterende Hr. L. W. Hansen.

Andr. Olsen.

I Henhold til Voteringen bliver

eragtet:

Den fremsatte Afvisningspaastand tages ikke til Følge. Sagen udstaar for Indstevnte H. Steen til Gjenforetagelse ved Sjøretten Fredag den 21de August 1903 Kl. 10 Formiddag.

Edv. Bessesen.

L. W. Hansen. *Andr. Olsen.*

Indhold: 73. Kungl. Maj.ts dom den 4 September 1903. Ångbåtsaktiebolaget Necken mot Befälhafvaren å ångfartyget „Sofia" Sjökaptenen E. W. Magnusson. — 74. Fredriksstad Sjøret den 3die Juli 1904. Kaptein Hans Sørensen mod Kaptein A. Martinsen. — 75. Kungl. Maj.ts Dom den 6 Augusti 1903. Befälhafvaren å ångfartyget „Anghammar" Olof Hansson jemte J. Christensson såsom hufvudredare för nämnda fartyg mod Befälhafvaren å ångfartyget „Otterbäcken" Sjökaptenen E. T. Erikson, Nora Karlskoga Järnvägsaktiebolag såsom redare för fartyget samt Sjöförsäkringsaktiebolaget Ocean. — 76. Bergens Sjøret den 15de August 1903. Bugserbaad Blinks Rederi mod H. Steen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,

Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 28	Aargang IV	1903

77.

Norges Høiesteret den 24de September 1903.

Vesteraalens Dampskibsselskab

(Adv. Bredal)

mod

Tromsø Amts Dampskibsselskab

(Adv. Feragen).

Dampskibet „Vestfjord" støder paa Grund ved Holmenvær paa den norske Kyst og bringes efter flere forgjæves Forsøg flot af Dampskibet „Malangen", hvis Rederi af Høiesteret tilkjendes 3500 Kroner i Bjergeløn. Ved Sjøretten var Bjerglønnen sat til 8000 Kroner. Det bjergedes Værdi var 68000 Kroner.

Assessor *Stang:* I nærværende Sag er ved Sjøretsdom, afsagt den 7de Marts 1902 inden Senjens Sorenskriveris Jurisdiktion, saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte, Vesteraalske Dampskibsselskab, bør til Citantskabet, „Tromsø Amts Dampskibsselskab, for den af Dampskib „Malangen" den 24/11 1900 ved Holmenvær udførte Bjergning af Dampskibet „Vestfjord" med iværende Ladning betale Kr. 8000.00 — otte tusinde Kroner.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af Vesteraalske Dampskibsselskab ved Stevning af 26de April 1902 indbragt for Høiesteret. Fra Tromsø Amts Dampskibsselskabs Side er under 20de Mai næstefter udtaget Kontrastevning i Sagen.

Hovedappell. har nedlagt saadan Paastand: *Principalt*, at Sjørettens Dom ophæves, og at Kontraappell. tilkjendes Godtgjørelse efter Sjørettens Skjøn for ydet Assistance; *subsidiært*. at den tilkjendte Bjergeløn passende nedsættes, samt for begge Tilfælde at Hovedappell. tilkjendes Procesomkostninger for begge Retter.

Fra Kontraappell.'s Side er nedlagt saadan Paastand:

At den af Sjøretten fastsatte Bjergeløn passende forhøies og tillægges Renter fra 5te Februar 1901, samt at Kontraappell. hos Hovedappell. tilkjendes Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Med Hensyn til Sagens Gjenstand og nærmere Omstændigheder kan jeg henvise til Sjøretsdommens Præmisser.

For Høiesteret er fremlagt endel yderligere Oplysninger, som jeg dog ikke anser det nødvendigt her nærmere at gjennemgaa.

Jeg kommer til samme Resultat som Sjøretten, idet jeg antager, at der ikke kan være væsentlig Tvivl om, at her foreligger et Bjergningstilfælde. Derimod kan jeg ikke finde andet end at Sjørettens Ansættelse af Bjergelønnen er for høi; jeg antager, at den passende kan ansættes til 3500 Kroner.

Efter Sagens processuelle Stilling antages der ikke at være Adgang til at give Dom paa Renter af Erstatningsbeløbet.

Processens Omkostninger for Sjøretten finder jeg, at Vesteraalske Dampskibsselskab maa tilsvare Tromsø Amts Dampskibsselskab med 800 Kroner; Procesomkostningerne for Høiesteret finder jeg, at der er Grund til at ophæve.

K o n k l u s i o n:

Vesteraalens Dampskibsselskab bør til Tromsø Amts Damp-

skibsselskab for den af Dampskibet „Malangen" den 24de November 1900 ved Holmenvær udførte Bjergning af Dampskibet „Vestfjord" betale 3500 — tre tusende fem Hundrede — Kroner.

I Procesomkostninger for Sjøretten betaler Vesteraalens Dampskibsselskab til Tromsø Amts Dampskibsselskab 800 — otte Hundrede — Kroner. Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Assessor *V. Scheel:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende og skal kun tilføie, at naar jeg med ham finder, i Modsætning til Sjøretten, at der bør tilkjendes Tromsø Amts Dampskibsselskab Omkostninger for Sjøretten, er det, fordi jeg mener, at det af Dampskibsselskabet før Processen fremsatte Krav paa 2000 Kroners Godtgjørelse var et saa rimeligt Forlangende, at „Vestfjords" Rederi burde have indgaaet derpaa, hvorved Proces var undgaaet. Jeg gjør forøvrigt den Tilføielse, at det for Høiesteret er erkjendt af Hovedappell., at det var efter Anmodning fra „Vestfjord", at „Malangen" ydede sin Hjælp, hvad forøvrigt ogsaa Sjøretten sees at være gaaet ud fra.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom:* Jeg er enig med Førstvoterende paa samme Maade som Hr. Assessor Scheel.

Assessor ***Roll,*** de extraordn. Assessorer, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel* og Lagmand *Thinn* samt Justitiarius *Løchen:*

Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende.

D/S. „Vestfjord" af Vesteraalske D/S. Selskab afgik om Morgenen 24/11 1900 fra Andenes i Rute til Tromsø og med Kurs for Holmenvær i Senjen. 1ste Styrmand og Lods var paa Kommandobroen. Efterat man havde passeret Langskjær og med fuld Fart gaaet 5 forover med Ørja ret forud, lagdes Skibet indover mod Lygten (Holmenværs) for at bringes til Ankers. Maskinen sagtnedes og noget senere blev der slaaet stop; der var regntykt og meget mørkt med sterk Strøm og sydv. Vind. Skibet gled sagte forover; men da Udkigsmanden straks efter varslede „Søile ret forud" blev der øieblikkelig kommanderet fuld Fart agterover, hvorhos Roret lagdes Bagbord; men var man da Grunden saa nær, at Paaseiling ikke kunde undgaaes og nogle faa Sekunder efter stødte Skibet 3—4 M. efterat der var slaaet Stop paa Grunden „Mefjerdingen" ved Holmenvær og krængede endel over til Bagbord. Ifølge Journalen var Kl. da $3^1/_2$ f. M. og Vandet faldende. Maskinen holdtes arbeidende med fuld Kraft agterover for at faa Skibet af, men forgjæves. Post og Passagerer blev bragt iland og et Varp blev sat ud agter; men skjønt baade Varp og Maskine bragtes til fuld Virksomhed agterover,

kom Skibet ikke af. Man gik da igang med Losning af Lasten i Expeditionens Baade, der bragtes ud. Henad Morgenen frisknede Vinden til, og Sjøen øgedes, saa Skibet huggede endel mod Grunden, uden at dog Lækage merkedes. Kl. omtrent $7^1/_2$ Fm. var der Lavvand; Skibet, der stod paa Grunden fra Forenden til omkring Midtskibs og laa med Agterenden mod Vinden, havde da Forskibet ganske oppe af Vandet; lige foran Kommandobroen var der 1 Fod Vand; omtrent Midtskibs $2^1/_2$—3 Fod Vand og rundt Agterskibet 10—11 Fod Vand. Da man frygtede for, at Skibet skulde kræng over til Styrbord og kantre, blev der sat et Taug i Jernsøilen paa Grunden; men Søilen brækkede ud paa Formiddagen. Et større Varp blev sat ud agter.

Kapteinen gik iland for at faa Assistance og i Henhold til Telefon besked skulde D/S. Haalogaland blive sendt fra Harstad. Denne Ordning blev dog muligens først truffet, efterat „Vestfjords" Kaptein havde været ombord i „Malangen" og betinget sig dens Hjælp. Haalogaland, der sees engageret fra Vesteraalske D/S Selskabs Kontor i Stokmarknæs, fik ifølge Journaluddraget først Kl. 10 Form. Ordre om at gaa cfr. herom den fremlagte Avisartikel 1, 2, 3, 7 og 8 Hovedvidne samt det fremlagte Telegram af $^{16}/_{12}$ 1900 fra Kaarbø til Citantskabet — Kl. $8^1/_2$—9 Fm. kom D/S. „Malangen" af Tromsø Amts Dampskibsselskab, anløb Holmenvær i sin Rute Harstad—Tromsø og blev anmodet om at give Assistance. Med en Trosse fra „Vestfjord" og et af „Malangens" egne Taug forsøgte „Malangen" at trække „Vestfjord" af idet „Vestfjords" Maskine ogsaa forceret arbeidede agterover; Forsøget mislykkedes, og man maatte lade Trosserne gaa. Under dette Forsøg skal „Vestfjord" angivelig være kommet noget mere op paa Grunden med Bagbords Side og noget mere tvers for Sjø og Vind, saa den begyndte at lække. Et nyt Forsøg gjordes med „Vestfjords" Trosse, som imidlertid brækkede. En ny Trosse fra „Malangen" blev derpaa gjort fast i „Vestfjord", og „Malangen" gjorde et 8die Forsøg paa Aftrækning. „Vestfjord" assisterede med sit Varp og sine Maskiner, og ved dette Forsøg lykkedes det at faa „Vestfjord" af Grunden Kl. 11.40 „Vestfjord" blev bragt til Ankers; men allerede Kl. 3 Eftm. gik det sammen med „Haalogaland", som da var kommet tilstede, til Harstad, hvor det lossedes, undersøgtes af Dykker og repareredes foreløbig. Det havde fra Lækagen indtraadt, stadig maattet bruge Pumperne. Den 27de næstefter optoges Sjøforklaring.

Ifl. Sjøforklaringen fik „Vestfjord" ved Grundstødningen Skade paa Dæk, Winche, Rig, Inventar og Taugverk. En Baad blev beskadiget ved Udsætningen mod Skibssiden; derhos blev Høitryk-Stempelstangen og Styrestængerne til Pumperne bøiede.

Lige før Skibet stødte, kom Kapteinen paa Dæk, men havde ikke endda overtaget Kommandoen. Det var dog Kapteinen, som havde Kommandoen under Arbeidet med Aftagningen. Journalen vedkommende Stødningen og Aftagningen er ført af Styrmand J. Kr. H. Eriksen, cfr. 1ste Vidne under Sjøforklaringen.

Der blev ingen Aftale truffet med „Malangens" Fører om Vederlagt for Afslæbningen; efterat Underhandlinger siden var ført mellem de respektive Selskaber og det viste sig, at man ikke kunde blive enige, begjærede Citantskabet Tromsø Amts Dampskibsselskab i Skrivelse af $^{31}/_1$ 1901 Sjøret afholdt til Bestemmelse af Bjergeløn og til Afgjørelse af de øvrige dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal.

Ved Paategning af 5te Februar næstefter blev Sagen berammet til Foretagelse paa Harstad den 18de Marts 1901, i hvilket Retsmøde Sagen inkamineredes og Forligsmægling forgjæves anstilledes, hvorefter Citantskabet førte 6 Vidner. Siden har Citantskabet i Retsmøde den $^{26}/_{10}$ 1901 ført yderligere 3 Vidner, hvorhos det har ladet optage et Thingsvidne i Christianssund $^{30}/_{9}$ 1901.

I Indlæg af $^{8}/_{6}$ 1901 har endelig Citantskabet nedlagt Paastand paa, at Lønnen for Bjergning ved D/S. „Malangen" den 24de November 1900 af D/S. „Vestfjord" med indehavende Varer fastsættes til det høieste lovlige Beløb og ikke lavere end til $^{1}/_{3}$ af det bjergedes Værdi; samt at Vesteraalske D/S. Selskab tilpligtes at betale tilstrækkelige Omkostninger.

Indst. har paa sin Side under et Thingsvidne i Bergen $^{16}/_{8}$ 1901 ført 5 Vidner efter Fremsættelsen af forskjellige Indsigelser i Indlæg af $^{7}/_{9}$ 1900 nedlagt Paastand, at Indst. frifindes for at betale Citantskabet Bjergningsgodtgjørelse mod for den i Sagen omhandlede Assistance i Slæbningsgodtgjørelse at betale 1000 Kroner eller saadan bestemt ved Sjørettens Skjøn paa Citantskabets Bekostning samt hos dette tilkjendes Sagsomkostninger.

Indst. Indsigelser gaar ud paa, at „Vestfjord" ved Anledningen ikke var i Nødstilstand, men kun blev hjulpet ud af en Forlegenhed, at „Vestfjord" vilde kommet af ved egen Hjælp, at „Vestfjord" trygt kunde afventet „Haalogalands" Ankomst, at „Malangens" Fører var den, der tilbød Assistance, at det første Afslæbningsforsøg mislykkedes paa Grund af slet Manøvrering fra „Malangens" Side, og at denne slette Manøvrering var Grunden til, at „Vestfjords" Stilling forværredes.

Retten skal forudskikke den Bemerkning, at de først afhørte 6 Hovedvidner og de 5 Kontravidner (Bergensthingsvidnet) staar i afgjort Strid med hinanden. Nævnte Hovedvidner bekræfter i Hovedsagen Citantskabets Paastand, at „Vestfjord" befandt sig i en farefuld Stilling, at Vinden udover Dagen øgede paa til Kuling, at „Vestfjords" Stilling derfor stadig blev mere og mere kritisk, at „Vestfjord" ikke havde kunnet klare sig ved egen Hjælp, at det vilde have været uforsvarligt ikke at sikre sig den første mulige Hjælp, at „Vestfjord" ikke kunde afventet „Haalogalands" Ankomst, og at „Malangens" Assistance ydedes konduitemæssig og paa bedst mulig Maade.

Kontravidnerne derimod bevidner ligesaa afgjort Rigtigheden af Indstevntes oven refererede Indsigelser. Disse 6 Hovedvidner tilhørte „Malangens" Besætning, og Kontravidnerne var af „Vestfjords" Besætning. Paa Grund af det Forhold, hvori disse Vidner staar til de procederende Parter og til Sagen sammenholdt med den Strid, der som anført er mellem deres Forklaringer, finder Retten kun med den største Varsomhed at kunne benytte deres Prov.

De som 7, 8 og 9de Hovedvidne samt de ved Thingsvidnet i Kristianssund afhørte Vidner vides derimod ikke at staa i noget saadant Forhold til Parterne eller Sagen, at de af den Grund skulde være utroværdige.

Holmenvær er en Øgruppe i Havet vestenfor Senjenøen og ligger saaledes udsat for Vind og Sjø fra alle Kanter, om end — selvfølgelig — ikke ligemeget fra alle Kanter.

Paastødningen skede i en mørk og barsk Aarstid, da Veirforholdene altid maa siges at være utrygge, ialfald i de Egne — cfr. ogsaa Indstevntes Indlæg $^{11}/_{7}$ 1901, hvor det siges, at Uveir af S. V. med Sjøgang kunde befrygtes,

Efter hvad, 7 8 og 9de Hovedvidne har udtalt øgede Vinden fra Morgenen, saa den ved Afslæbningen var en Storm eller liden Storm, efter Provene under Thingsvidnet i Kristianssund var Vinden opfriskende udover Dagen; dette stemmer nærmest med 1—6 Hovedvidnes Prov, men ikke med Kontravidnernes.

Retten maa antage, at der ved Anledningen har været frisk Vind og det synes at fremgaa af Oplysningerne, at den har været tiltagende ialfald indtil Kuling, fra den Tid af; da Sjøen begyndte at stige (Kl. $7^1/_2$—8 Fm.) Den var udover Formiddagen sydvestlig og stod efter Oplysningerne ret paa Strandingsstedet: paa den Tid, da „Vestfjord" kom af, skal Vinden være gaaet over paa N. V.: men om det skeede lidt før, under eller lidt efter Afslæbningen er ikke sikkert. At det efter dette maa have været adskillig Sjø, medens Afslæbningsarbeidet stod paa, synes givet og fremgaar ogsaa af Vidneforklaringen — cfr. saaledes 2det V. under Sjøforklaringen, der har udtalt, at der var „tung Sjø". Dette Vidne har vistnok som 3die Kontravidne forandret denne Udtalelse; men det forekommer Retten, at Vidnets Udtryk fortjener Opmerksomhed.

Som i alt andet Sagen vedkommende er der mellem 1—6te Hovedvidne og Kontravidnerne Uenighed ogsaa om, hvorvidt „Vestfjord" vilde kommet af ved egen Hjælp, og om det uden Resiko kunde afventet Haalogalands Ankomst, der fandt Sted Kl. $1^1/_2$ efter „Vestfjords" Journal, Kl. 1.45 efter Haalogalands Journal.

„Vestfjord" sees straks ved Paaseilingen at have gjort Forsøg paa at komme af ved egen Hjælp, men uden Nytte. 7, 8 og 9de Hovedvidne har udtalt, at de ikke tror, „Vestfjord" kunde have klaret sig uden fremmed Hjælp eller kunde have oppebiet Haalogalands Ankomst, idet de er af den Mening, at Skibet uden „Malangens" Hjælp vilde have lidt total Forlis. Og 1ste Vidne under Thingsvidnet i Christianssund har til Spørgsmaal Nr. 13 og 21 udtalt sig paa samme Maade.

Efter dette maa det for Retten stille sig som ialfald høist tvilsomt, om Indstevntes Indsigelser i dette Stykke kan tillægges nogen Vægt. Heller ikke den Paastand fra Indstevntes Side, at det var „Malangen", som tilbød „Vestfjord" Assistance, synes bekræftet, idet det maa antages at have været „Vestfjord", som anmodede „Malangen" om Hjælp — cfr. „Vestfjords" og „Malangens" Journaluddrag, 1ste Vidne under Sjøforklaringen samt 7 og 8de Hovedvidne.

Under det første Afslæbningsforsøg maa det antages, at „Vestfjords" Stilling blev noget forandret, saa den kom nærmere op til Grunden med Bagbord Side og fik Vind og Sjø noget mere paa Siden. Men Retten kan ikke anse det bevist, at dette beroede paa en feil Manøvrering fra „Malangens" Side. Kontravidnerne ogsaa her i Strid med 1—6te Hovedvidne. Men 1ste Vidne under Thingsvidnet i Kristianssund har provet, at der efter hans Mening ikke var noget at bemerke ved den Maade, hvorpaa „Malangen" anlagde Afslæbningen, at „Malangen" drev ned synes efter dette Vidnes Opfatning nærmest at maatte tilskrives den tiltagende Vind og Sjø, samt at „Malangen" var tom og muligens ogsaa Bugen af 2 Slæbere istedetfor èn, cfr. ogsaa 3die Hovedthingsvidne, der siger, at der kom en Vindbøie og trængte „Malangen" ud af Kursen.

I den Tid „Vestfjord" stod paa Skjæret, maa den antages at have

hugget sterkt undtagen netop i Tiden omkring Kl. $7^1/_2$ Morgen, da der var Lavvand — cfr. 7 og 8de Hovedvidne og 1 og 3die Hovedthingsvidne, der udtaler, at Hugningen var saa sterk, at der var Fare for, at der skulde gaa Hul i Bunden. At Stillingen fandtes farlig, er udtrykkelig udtalt af 7, 8 og 9de Hovedvidne, samt af 1, 2 og 3die Hovedthingsvidne, der (2det Hovedthingsvidne undtagen) ogsaa har provet, at det var uforsvarligt ikke at sikre sig den første mulige Hjælp cfr. ogsaa Erklæringen $^{16}/_{10}$ 1901 fra Botner.

Sjøretsmedlem Solbjør har i 10—11 Aar ligget i Holmenvær dels med Fartøi og dels ved et Etablissement han der har havt.

Sjøretsmedlem Lind har dels som D/S. Fører og dels paa en anden Vis ofte været i Holmenvær og er vel kjendt med Forholdene der. Begges Opfatning er, at Mefjerdingen er et under alle Vindretninger for Vind og Sjø yderst udsat Sted og at et Fartøi, der staar paa Mefjerdingen absolut er i en kritisk Situation.

Retten maa i Betragtning af de her refererede Omstændigheder og Udtalelser anse det godtgjort, at „Vestfjord" ved heromhandlede Anledning ikke blot var i en forbigaaende Forlegenhed, men virkelig stedt i Nød, udsat for en ganske betydelig Fare, og at Risikoen tilsyneladende øgede mere og mere, jo længere Tid der gik før Skibet kom af.

At man ogsaa ombord i „Vestfjord" har anseet Stillingen for farefuld og kritisk synes at fremgaa deraf, at Officerer og Lods var bange for, Skibet skulde faa Hul i Bunden — 1ste Hovedthingsvidne, cfr. ogsaa 3die Hovedvidne, at Lods paa „Vestfjord" Iversen til 3die Hovedthingsvidne udtalte Frygt for, at „Vestfjord" skulde kapseise og gaa tabt, at man straks gik igang og fortsatte med Losning af Agterrummet (1 og 2, 7, 8 og 9de Hovedvidne), at Mandskabet paa „Vestfjord" ialfald tildels pakkede sit Tøi eller sendte det iland (7, 8 og 9de Hovedvidne, 1, 2, og 3die Hovedthingsvidne) og af at „Malangens" Hjælp ønskede tiltrods for, at „Haalogaland" skulde komme ud paa Dagen. Den i Retsmødet den $^{14}/_{12}$ 1901 fremlagte Erklæring fra Handelsmand Espefjord taler ogsaa for, at „Vestfjords" Kaptein har anseet Situationen for meget betænkelig.

Retten finder saaledes, at Afslæbningen maa blive at anse som Bjergning efter Sjøfartslovens § 224. De af Indstevnte paaberaabte Høiesteretsdomme angaar efter Rettens Skjøn ikke Tilfælde som det foreliggende. Snarere synes det i Retstid. for 1886 Pag. 26 refererede Tilfælde at kunne sammenlignes med nærværende, skjønt „Vestfjords" Stilling vistnok var ulige mere udsat end „Finmarkens" i 1884.

Ifølge Indstevntes Opgave var „Vestfjords" bogførte Værdi i 1899 Kr. 105000.oo og dets Assurancesum Kr. 85000.oo, medens det ved Havaritaksten i Bergen ansattes til: . . . . . Kr. 65000.oo

Værdien af dens Last ved Paastødningen oversteg ikke „ 3000.oo

tilsammen Kr. 68000.ooo

Efter det oplyste har „Vestfjord" og Mandskab medvirket til Bjergningen efter bedste Evne, udenat det dog kan afgjøres, hvor stor Andel denne Hjælp har havt i Afslæbningen. „Malangen" og Besætning kan ikke sees at have udsat sig for nogen Fare ved Bjergningen, der heller ikke har medført nogen Skade, naar undtages paa den Trosse, der benyttedes da Afslæbningen foregik. Om denne Trosse er der kun oplyst, at den var 90 Favne

lang og ny, og at 1ste Hovedvidne antager, at den er sprængt ved Benyttelsen. Den Dygtighed og Kyndighed, som ved Afslæbningen blev lagt for Dagen, er tidligere omhandlet. For „Malangen" kan Bjergningen ikke have medført mere end ca. 1 Par Timers Forsinkelse. Selve Afslæbningsarbeidet synes at have medtaget ca. 1 Times Tid. Der gjordes, som tidligere anført, 3 Forsøg, før „Vestfjord" kom af, og antagelig har dette staaet noksaa fast. Ialfald sees dets egen Trosse at have brækket ved det andet Forsøg. Nogen ualmindelig Anstrengelse har Bjergningen ikke været forbunden med.

Om Bjergernes Antal og Værdien af de anvendte Redskaber haves ingen Oplysning.

I Betragtning af disse Omstændigheder finder Formanden, at Bjergelønnen kan sættes til 10% af det bjergedes Værdi altsaa til Kr. 6800.00 Sjøretsmedlemmerne finder i Betragtning af den overordentlig kritiske Stilling, som „Vestfjord" efter deres Mening har været i, at Bjergelønnen bør sættes til Kr. 8000.00. Renter er ikke paastaaet. Skjønt det maa indrømmes, at det er Indstevnte, som har fremtvunget nærværende Sag ved at nægte at betale det rimeligt ansatte Beløb, som Citantskabet under Forudsætning af mindelig Overenskomst forlangte for Hjælpen, finder Retten dog efter Omstændighederne at kunne ophæve Sagsomkostningerne.

78.

Norges Høiesteret den 30te September 1903.

Dampskibet „Bjørgvins" Rederi

(Adv. Gustav Blom)

mod

Grosserer Wilhelm Olsen

(Adv. Fr. Looft).

Paa Reise fra Riga til Bergen med en Ladning Korn maa Dampskibet „Bjørgvin" anløbe Kjøbenhavn som Nødhavn paa Grund af Lækage. En Ladningsmodtager nægter at betale sin Andel i Havarigros og faar Medhold af Retten, fordi Lækagen maatte antages at have foreligget allerede ved Reisens Tiltrædelse og ikke kunde antages at være af saadan Art, at den ikke kunde være opdaget trods al anvendt Omhu, kfr. *Sjøfartslovens § 142 andet Stykke.*

Den Omstændighed at vedkommende Ladningsmodtager ved Ladningens Udlevering havde underskrevet et Havaribond antoges ikke at medføre Forpligtelse for ham til at betale Bidrag til Havarigros, naar Betingelserne for saadan Forpligtelse forøvrigt ikke forelaa.

Extraordn. Assessor *Bull:* Med Hensyn til nærværende Sags Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Bergens Sjørets Dom af 14de Marts 1902. Ved denne Dom blev saaledes kjendt for Ret:

„Indstevnte, Wilhelm Olsen, bør for Citantskabet, Dampskibet „Bjørgvin"s Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves."

Sjørettens Dom er af Dampskibet „Bjørgvin"s Rederi i Henhold til meddelt Dispensation fra Reglerne om summa appellabilis og Opreisningsbevilling ved Stevning af 3die Oktober 1902 indbragt for Høiesteret. Appell. har her nedlagt Paastand om, at Indstevnte, Wilhelm Olsen, tilpligtes at udrede til Appell. Kr. 324,43 med Renter fra 25de Juni 1900 samt Omkostninger for begge Retter.

Indst. har paastaaet Sjøretsdommen stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Det er af Appell. paastaaet, at Indst.s Forpligtelse til at tilsvare det paasøgte Havaribidrag skulde flyde allerede deraf, at han ligesom de øvrige Modtagere af den Last, „Bjørgvin", ved den omhandlede Anledning havde inde, under 3die Januar 1900 har undertegnet en Erklæring, hvorved Udstederne „forpligtede sig til at deltage i Havariomkostningerne ifølge Sjøfartsloven efter lovlig opgjort Dispache".

Jeg maa imidlertid anse det paa det rene, at Ladningsmodtagerne, da de underskrev denne Erklæring, ikke var bekjendt med Aarsagen til og de nærmere Omstændigheder ved de Forhold, som nødte Skibet til at søge Nødhavn. Den i Kjøbenhavn optagne Besigtigelse sees først at være givet beskreven der den 30te December 1899, altsaa kun ganske faa Dage før Erklæringen blev udstedt. Jeg maa derfor gaa ud fra, at Ladningsmodtagerne ikke ved at undertegne Erklæringen har ment at ville frafalde nogen dem efter Loven tilkommende Indsigelse, men kun ved at paatage sig det personlige Ansvar for Havaribidrag, som efter Loven maatte paahvile Ladningen, har villet opnaa, at Skibsføreren skulde være villig til at udlevere denne uden at benytte sig af Forskriften i Sjøfartslovens § 155.

Med Hensyn til Aarsagen til, at Skibet søgte Nødhavn, har Sjøretten gaaet ud fra, at den, som ogsaa antaget af de sjøkyndige Besigtigelsesmænd i Kjøbenhavn, i ethvert Tilfælde i det væsentlige maatte være at tilskrive den Anstændighed, at forskjellige Nagler var angrebne af Rust, og at navnlig to Nagler i Kjølpladerangen i Agterlasten om Bagbord var saa fortærede af Rust, at de kunde tages ud med Fingrene.

Appell. har her for Retten gjort gjældende den Mening, at Lækagen for en væsentlig, maaske den væsentligste Del kan have hidrørt fra, at Pakningerne i Stevnrøret til Axelledningen kan være bleven utætte. Han paaberaaber sig i saa Henseende, at det i Kjøbenhavnsbesigtigelsen udtales, at disse Pakninger til yderligere Betryggelse skulde undersøges, fordi Kapteinen erklærede, at naar Skruen rørtes, tiltog Lækken, saa der skulde være Mulighed for, at der her var en Mangel, som ogsaa bidrog til Lækagen.

Der er imidlertid intetsomhelst oplyst om, at der blev forefundet nogen Mangel ved de nævnte Pakninger. Specielt har Besigtigelsesmændene ikke ved det Eftersyn de foretog, da de af dem forlangte Reparationer var udført, nævnt noget om, at der

virkelig skulde være forefundet nogen Mangel ved Pakningerne, og jeg finder derfor med Sjøretten at maatte gaa ud fra, at Aarsagen til Lækagen er den, som af Besigtigelsesmændene er antaget.

Det maa videre antages, at denne Mangel, at Naglerne var forrustet, forefandtes allerede ved Skibets Afgang fra Riga. Og da Skibet ikke kan sees at have været udsat for noget haardere Veir, end det i dette Farvand paa denne Aarstid maatte være forberedt paa, finder jeg at maatte anse det tilstrækkelig bragt paa det rene, at den heromhandlede Mangel var af den Beskaffenhed, at Skibet ved Afgangen fra Riga maa siges at have været i usjødygtig Stand. Det kunde nu være et Spørgsmaal, om ikke den Omstændighed i og for sig, at Skibet saaledes allerede før Reisens Paabegyndelse var usjødygtigt, maatte være tilstrækkelig til, at Indst. kunde paastaa Frifindelse. Af Sjøfartslovens § 188 No. 7 vil det nemlig sees, at der som Betingelse for, at Nødhavnsudgifter, paadragne ved Skibets Usjødygtighed, skal kunne kræves reparteret som Havarigrosse—Udgifter, er tilføiet, at Usjødygtigheden er opstaaet paa Reisen. Og hermed stemmer det, naar Sjøfartslovens § 190 No. 7 bestemmer, at som almindeligt Havari ikke skal godtgjøres Omkostninger, der er en Følge af, at Skibet paa Grund af Mangler ved dets Udrustningsgjenstande har maattet søge Nødhavn. Det er ogsaa i Litteraturen bleven antaget, at naar Skibet allerede før Reisens Paabegyndelse har været usjødygtigt, kan Nødhavnsudgifter, som er nødvendiggjorte ved Usjødygtigheden, ikke kræves reparteret som Havarigrosseudgifter: cfr. Platous Sjøret Pag. 403, Noten og Bentzons danske Søret Pag. 324.

Det maa vistnok ogsaa efter almindelige Kontraktsgrundsætninger siges at stille sig saaledes, at Rederiet skulde have et ubetinget Ansvar for, at Skibet ved Afgangen er i sjødygtig Stand, og den indskrænkende Bestemmelse, som forsaavidt indeholdes i Sjøfartslovens § 142 sidste Led, maa vistnok rettest opfattes som en Lempelse i det Rederiet efter almindelige Regler paahvilende Ansvar. Imidlertid anser jeg det ikke nødvendigt at udtale mig noget bestemt om det her omhandlede Lovfortolkningsspørgsmaal, idet det efter Parternes Procedure i nærværende Sag maa antages indrømmet fra Indst.s Side, at Havaribidrag kan afkræves ham, saafremt den ved Skibet forefundne Mangel var af en saadan Beskaffenhed, at den, som det heder i Sjøfartslovens § 142 „ikke kunde opdages trods al anvendt Omhu".

Jeg anser det for givet, at det maa være Rederiets Sag, naar Skibets Usjødygtighed er godtgjort, at føre Bevis for, at Manglerne er af den her nævnte Beskaffenhed. Saadant Bevis er da ogsaa af Rederiet forsøgt først dels allerede for Sjøretten, dels gjennem Erhvervelse af et Par efter Sjøretsdommens Afsigelse afgivne Erklæringer.

Jeg kan imidlertid ikke ved de saaledes foreliggende Oplysninger finde det bevist, at Manglerne ikke vilde kunne været opdaget, om Rederiet havde anvendt al Omhu. Jeg skal i saa Henseende bemærke, at Rederiet ikke kan siges at have anvendt nogen særdeles Omhu for at bringe Skibets Tilstand paa det rene, før det afgik fra Riga. Trods Provokation for Sjøretten har Rederiet ikke seet sig istand til at oplyse, hvor lang Tid der ved Rederiets i April 1899 foretagne Indkjøb af Fartøiet var hengaaet siden sidste Undersøgelse, og det er paa det rene, at en Undersøgelse, som Rederiet i Juni 1899 lod paabegynde til Skibets Klassifikation i Norske Veritas, ikke blev fuldført. Det er altsaa ganske uoplyst, hvor lang Tid der var hengaaet siden sidste Undersøgelse, dengang Skibet gik ud paa den heromhandlede Reise. Skibet havde i 80-Aarene i nogle Aar havt Klasse i Veritas, men vides ikke at have staaet der længere end til 1889. Det er vistnok fra Appell.s Side anført, at selv om Veritasbesigtigelsen af 1899 var bleven fuldført, vilde man alligevel ikke have opdaget de Mangler, som nødvendiggjorde at Skibet søgte Nødhavn. Jeg skal lade det staa hen, hvorvidt det vilde have været tilstrækkeligt efter Sjøfartslovens § 142, om Manglerne ved fuldstændig Veritasbesigtigelse var forbleven uopdagede. Thi jeg maa under enhver Omstændighed anse det uafgjort, om ikke Manglerne vilde været kommet for Dagen, hvis Undersøgelse var bleven fuldført. Den Besigtigelsesmand for Veritas, som paabegyndte Undersøgelsen, har som 1ste Kontravidne under Sagen paa Forespørgsel udtalt som sin Mening, at indvendig Undersøgelse af de omhandlede Nagler rimeligvis ved fornøden Optagelse af Garnering og Rengjøring af Bunden vilde kunne have fundet Sted. (Det er paa det rene, at de omhandlede Nagler dengang kun blev undersøgt udvendig). Ligesaa har Værksmester ved Nylands Værksted Oluf Olsen i en Erklæring af 25de April 1903 udtalt, at der er stor Sandsynlighed for, at Veritas-Besigtigelsesmanden under en indvendig Besigtelse havde fundet Naglerne. Jeg skal ikke nærmere udtale mig om,

hvad her kan have størst Rimelighed for sig, om man ved en fuldstændig Undersøgelse vilde have fundet eller ikke vilde have fundet Manglerne. Jeg anser det for ganske uafgjort, hvorledes Sagen forsaavidt forholder sig, og dette maa være tilstrækkeligt til, at Indstevnte maa blive at frifinde.

Jeg finder videre, at Appell. efter hele Sagens Stilling har havt saa liden Grund til at vente et bedre Resultat ved Høiesteret end ved Sjøretten, at han ikke kan undgaa at tilsvare Omkostningerne her for Retten.

Konklusion.

Sjørettens Dom bør ved Magt at stande.

I Procesomkostninger for Høiesteret betaler Dampskibet „Bjørgvin"s Rederi til Grosserer Wilhelm Olsen 400 — fire Hundrede Kroner.

Assessor *Thoresen:* I det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz*, Assessorerne *C. Hansteen* og *Reimers*, Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom* og Justitiarius *Løchen*: Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 20de December 1899 afgik Dampskibet „Bjørgvin" fra Riga med en Ladning Korn, bestemt til Bergen. Den paafølgende Dag under frisk Kuling fra S. O. med høi Sjø mærkedes, at der var opstaaet en Lækage i Agterrummet. Der holdtes dog stadig læns ved Hjælp af Pumperne indtil Kl. 5 Eftermiddag den 22de, da det opdagedes, at Lækagen tiltog hurtigt. Da Skibet ikke kunde holdes læns, besluttedes at søge Nødhavn i Kjøbenhavn, hvortil man ankom samme Dag. Under den i Kjøbenhavn afgivne Sjøforklaring blev det saavel af Skibets Fører som af Vidnerne (1ste Styrmand og 2 Matroser) forklaret, at Skibet ved Afgangen fra Riga havde været i fuldstændig sjødygtig og forsvarlig Stand. Det fremgaar af Sjøforklaringen, at Skibet har arbeidet haardt i den høie Sjø med megen Slingring og Overvand. Dog søges der efter en speciel Grund til Lækagens hurtige Tiltagen om Eftermiddagen den 22de December, idet herom udtaltes i Journaluddraget, hvortil samtlige Vidner har sluttet sig, at da Lækagen indkom saa hurtigt, antages, at Skibet har stødt paa en haard Gjenstand i Sjøen. Ligesom imidlertid hverken Kapteinen eller Vidnerne har mærket noget til det formodede Stød, saaledes har de Sagkyndige Skjønsmænd under en den 23de—29de December næstefter i Kjøbenhavn afholdt Besigtigelse angaaende Aarsagen til Lækagen udtalt, at der paa forskjellige Steder af Skibets Bund fandtes — — — en Del Nagler, der var mere eller mindre angrebne af Rust og

imellem disse var der navnlig 2 i Kjølpladerangen i Agterlasten om Bagbord, som var i den Grad fortærede, at de kunde tages ud med Fingrene, og hvorfra vi skjønnede at Lækagen hovedsagelig maatte stamme.

De Udgifter, som Havariet medførte, er paa Foranledning af Skibets Redere ved Dispache af 2den Marts 1900 bleven fordelt over samtlige Interesserede. Ladningseierne og blandt dem Indstevnte i nærværende Sag, Grosserer Wilhelm Olsen, nægter imidlertid at betale de dem til Ansvar udlignede Beløb. Indstevnte er derfor ved Sjøretsstevning af 22de Juni 1900 sagsøgt af D/S. „Bjørgvins" Rederi til at betale den paa ham faldende Andel, Kr. 324,43 med Renter og Sagsomkostninger.

Indstevnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger, idet han gjør gjældende, at det med den ovennævnte Besigtigelsesforretning i Kjøbenhavn maa ansees bragt paa det Rene, at Skibet ikke har været i sjødygtig Stand ved Afgangen fra Riga.

Citantskabet der benægter, at Rederiet kan gjøres ansvarligt for, at Skibet under selve Reisen blev læk og maatte søge Nødhavn, hævder for det første, at Lækagen ikke kan tilskrives nogen Mangel ved Skibet, men Skibets Arbeide i den voldsomme Sjø, som i Forbindelse af en Videreforlæring af Naglerne har løsnet disse underveis.

For det Andet gjør Citantskabet gjældende, at selv om det maatte antages, at Skibet ved Afreisen fra Riga ikke var i behørig Stand, kunde dette ikke befri Indstevnte fra at tilsvare Havarigrosbidrag i Henhold til Sjøfartslovens § 188,7 medmindre han kunde føre Bevis for, at den Fare, som nødvendiggjør de Anløb af Nødhavn, kunde tilregnes Citantskabet, jfr. Sjøfartslovens § 191, og til Bedømmelse heraf maa, anfører Citantskabet, de almindelige Skadeserstatningsregler komme til Anvendelse. Men efter disse Regler kan, mener Citantskabet, intet Ansvar her gjøres gjældende mod nogen af Skibets Vedkommende, Reder, Kaptein eller Mandskab.

I saa Henseende fremholdes, at Skibet i Juni Maaned 1899 blev sat paa Slip og bundbesigtiget af det Norske Veritas Besigtigelsesmand, Ingeniør Sejersted. Bunden blev da, heder det, renskrabet og overmalt 2 Gange med Patentstof, og nævnte Besigtigelsesmand afgav Attest om bl. a., at Enderne af Klædningspladerne, Skjøderne og Diktningen stod godt, samt at Naglerne ikke var meget rusttærede. Samme Besigtigelsesmand har i Skrivelse af 13de Marts 1900 erklæret „at ved den i Juni Maaned sidstl. ifjor foretagne Bundbesigtigelse, saa kunde Skibet med Hensyn til Nagleringen udenfra at se til og med de da ombyttede Nagler have faaet Klasse i det norske Veritas". Dertil kom, fremholder Citantskabet videre, at da Skibet efter at have gjort nogle Ture saa blev befragtet for at gaa ud med Last til Riga, og derfra tilbage med Korn til Bergen, lod Ladningsassurandørerne undersøge Skibet meget omhyggelig før Afreisen, men kunde ingen Mangler opdage. Skibet havde, heder det sluttelig den hele Tid, fra det blev taget ud fra Slippen, været tæt, og vedblev at være det, indtil Uheldet indtraf paa Tilbagereisen til Bergen.

Retten skal bemærke, at den, efter hvad der er udtalt af de sagkyndige Besigtigelsesmænd i Kjøbenhavn om de paagjældende Naglers Tilstand, finder at maatte gaa ud fra, at Naglerne allerede ved Skibets Afgang fra Riga har været saa rusttærede, at de, uagtet Vind og Veirforholdene paa

Reisen ifølge Sjøforklaringen ikke i sig selv kan have været tilstrækkelig ugunstige til at bevirke Havari, har været for skrøbelige til at modstaa Sjøens Indvirkning og saaledes maa antages, at have været Skyld i Havariet. Under disse Omstændigheder antages Spørgsmaalet, om Citantskabet har Krav paa, at Indstevnte som Ladningseier deltager i de Skibet ved Havariet paadragne Omkostninger, at maatte afhænge af, hvorvidt den paagjælgende Mangel har været af den Beskaffenhed, at den som det heder i Sjøfartslovens § 142 — „ikke kunde opdages trods al anvendt Omhu". Naar nemlig Bortfragteren, ifølge nævnte Paragraf maa erstatte Ladningseieren al Beskadigelse foranlediget ved, at Skibet ikke har været i behørig Stand til Reisen, medmindre nysnævnte Betingelse foreligger, maa det formentlig være en Selvfølge, at Bortfragteren heller ikke kan kræve sine ved Skibets mangelfulde Tilstand paadragne Havariudgifter forholdsmæssig refunderede af Ladningseieren efter de for Havarigrosfordeling gjældende Regler, med mindre samme Betingelse er fyldelstgjort.

Med Hensyn til, hvorvidt den oven paapegede Mangel ikke kunde have været opdaget trods al anvendt Omhu, maa det vistnok paa den ene Side medgives, at de rusttærede Nagler, efter hvad der er oplyst, synes at have været anbragte paa et for Eftersyn lidet tilgjængeligt Sted, — nemlig som det heder i en Erklæring, der er afgivne af 2 under Thingsvidne i Stavanger afhørte Vidner — i Agterrummet under en stor Fundamentplade og Tunnellen ca. 5 Fod fremfor Hylseskuddet om Bagbords Side. Mellem Fundamentpladen og Skibsbunden", -- heder det endvidere i samme Erklæring — er opfyldt med Cement, og har det været vanskeligt for ikke at sige umuligt at besigtige disse Nagler indvendig fra. Da Naglerne antagelig ingen Tæring har vist, og det ikke er almindeligt, at Cementen fordres fjernet, kan vi ikke finde, at der i dette Tilfælde er begaaet Feil hverken fra Veritas eller Rederiets Side. — „Paa den anden Side lader det sig imidlertid ikke nægte, at Naglernes skrøbelige Beskaffenhed ved en indgaaende Besigtigelse efter al Sandsynlighed vilde være kommet for Dagen. Og i Betragtning af Skibets Alder — det er oplyst, at det er 30 Aar gammelt, og at det i sin Tid har været optaget af Sjøen efter at have gaaet tilbunds maa der siges at have været al Opfordring for Rederen til at have sin Opmærksomhed henvendt paa Muligheden af skjulte Manglers Tilstedeværelse

Nu fremgaar det af den tidligere nævnte Veritas Besigtigelsesmand Sejersteds Vidneprov (1ste Kontravidne), af den af Vidnet i Juni 1899 udførte Besigtigelse ingenlunde var fuldstændig. Besigtigelsen var, siger Vidnet, kun udvendig; der blev kun optaget de løse Lemmer af Garneringen i Bunden indvendig. Videre indvendig Besigtigelse blev refuseret af Rederiet uagtet derom fremkommet Paalæg fra Veritas, idet Rederen erklærede, at han ikke for Tiden ønskede Skibet optaget i Klasse. Det sees altsaa, at Citantskabet har foretrukket at lade Skibet gaa uden Klasse fremfor at gjøre det til Gjenstand for den indgaaende Undersøgelse, som krævedes af Veritas for at faa det optaget i Klasse, og 1ste Kontravidne udtaler paa Tilspørgsel, at indvendig Undersøgelse af de omhandlede Nagler rimeligvis kunde have fundet Sted ved fornøden Optagning af Garnering og Rengjøring af Bunden. At Rusttæringen allerede dengang — et halvt Aar før Havariet — maa have været saa langt fremskredet, at Naglerne have maattet fornyes, finder man efter Kjøbenhavnerbesigtigelsen at maatte gaa ud fra.

I Henhold til det Anførte kommer altsaa Sjøretten til det Resultat, at Havariet maa være Indstevnte som Ladningseier uvedkommende, hvorfor han vil blive at frifinde.

Førstvoterende, Assessor Dahl, finder ogsaa at maatte votere for, at Citantskabet paalægges at tilsvare Indstevnte Sagsomkostninger, hvorimod Rettens Pluralitet, de sagkyndige Sjøretsmedlemmer voterer for Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 77 ***Norges Høiesteret:*** *Vesteraalens Dampskibsselskab mod Troms Amts Dampskibsselskab. — 78.* ***Norges Høiesteret:*** *Dampskibet „Bjørgvins" Rederi mod Grosserer Wilhelm Olsen.*

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 29	Aargang IV	1903

79.

Modtager contra Reder.

Et Indlæg i Striden om Connossementsclausuler

ved

H. Halkier, Højesteretsadvocat.

Forlagt af Universitetsboghandler G. E. C. Gad, Kjøbenhavn 1903).

Dette er en fortræffelig lille Brochure, som enhver, der har nogen Interesse i den standende Strid om Konnossementsklausuler, vil have baade Gavn og Fornøielse af at læse. Herr *Halkier* har sat som Motto over sin Afhandling, at den anden Part ogsaa bør høres, og Rederne vil være Herr *Halkier* taknemmelige, fordi han med sine Evner og Forudsætninger for at kunne tale med her har kastet sig ind i Striden som Talsmand for Redernes Synspunkter. Som fast Advokat for flere store britiske Rederiorganisationer har Herr *Halkier* erhvervet sig et indgaaende og

paa praktiske Erfaringer grundet nøie Kjendskab til de herhenhørende Spørgsmaal, og han taler ogsaa som den, der har fuld Klarhed og Oversigt over sit Emne og sit Standpunkt, uden Vaklen og uden Tvivl.

Herr *Halkier* paapeger med fuld Føie den Tryghed, Frihed og Billighed, hvormed Varetransporten foregaar nuomstunder. Nogen Nødstilstand, som kunde være fyldestgjørende Grund for Lovgivningens Indgriben i Kontraktsfriheden, foreligger absolut ikke, hvilket Herr *Halkier* nærmere paaviser. Der er da heller ikke fra nogen Kant gjort Forsøg paa at bevise noget saadant, men forinden saa skeer, og det vil neppe ske nogensinde, mangler det fornødne Grundlag for præceptive Forbudslove paa et Omraade, hvor fuld Kontraktsfrihed, ligesom i Handelsretten, hidtil har været anseet som et ukrænkeligt Princip, hvis Overholdelse er en Betingelse for fri og fuld Udvikling. Det vil vise sig umuligt at reise en tilstrækkelig stærk Stemning for saadanne Tvangsforanstaltninger alene ved at henvise til Klausuler, som formenes at være urimelige, selvom de gaar saa vidt som til at fastslaa, at Rederen ikke skal være ansvarlig for nogen Ting. Om en saadan Klausul, der spillede en ikke ringe Rolle ved Forhandlingerne paa Søfartsmødet, er en Kjendsgjerning eller en Vittighed, ved jeg ikke — er det blot en Vittighed, synes det lidet passende at anvende den som Argument i en Debat om alvorlige Sager, og er den en Kjendsgjerning, saa hører den til de absolut uskadelige; thi ingen bør være i Tvivl om, at Domstolene ikke vilde tage det mindste Hensyn til en saadan Klausuli Indeholdt et Konnossement ikke andre Fritagelsesklausuler end den, vilde Rederiet simpelthen være ansvarligt efter Søloven.

Argumentet med at der faktisk ingen Kontraktsfrihed er, imødegaar Herr *Halkier* ved at citere en Skrivelse fra *Mr. Stanley Todd*, Lederen af en stor engelsk Skibsrederforening, som paapeger, hvorledes Kjøbmændene kan faa det, som de vil have det, naar bare de vil betale for det, altsaa det samme Synspunkt, som paa Søfartsmødet i Kjøbenhavn blev forklaret saa tydeligt af Herr *Torm* ved Sammenligningen med de forskjellige

Billetpriser for de forskjellige Jernbaneklasser. At Rederne ikke vil transportere Kjøbmændenes Varer undtagen paa sine egne Betingelser, medmindre der bydes dem større Fragt for den forøgede Risiko, kan dog ikke betegnes som uretmæssig Tvang eller stridende mod Ærbarhed.

Maa det i denne Forbindelse være mig tilladt at gjøre nogle Bemærkninger i Almindelighed om den godtroende Tredjemand, der blev efterlyst paa Handelsmødet i Kjøbenhavn af Herr *Ad. Carl,* og som var Gjenstand for megen Omtale under Debatten. Funden blev han imidlertid ikke, og det vil han heller aldrig blive i denne Sammenhæng. Der var en af Talerne paa Handelsmødet, der forsøgte at skildre ham, men det var aabenbart ud fra den feilagtige Forudsætning, at den godtroende Tredjemand skulde være identisk med en Taabe. Den halvfjollede Person, som Taleren skildrede, der fortvivlet styrter ud af Rederens Kontor, da han faar at vide, at Varerne transporteres under en Kontrakt, han har selvfølgelig ikke Krav paa nogen særlig Retsbeskyttelse, fordi han savner de mest elementære Kundskaber i Sø- og Handelsret. Den, der gaar omkring i komplet Uvidenhed om Ting, som enhver nogenlunde vel opdraget og begavet Forretningsmand veed god Besked om, har selvfølgelig intet at gjøre med den godtroende Tredjemand, der stadig blev holdt frem som de slemme Rederes ynkværdige Offer.

Der findes virkelig en godtroende Tredjemand, men han har ingen Forbindelse med den hele Strid og følgelig ei heller med det Forslag, som blev vedtaget, om et Tillæg til Sølovens § 142. Man ser det allerbedst deraf, at § 142 ikke har det mindste med den gode Tro og dens Beskyttelse at skaffe. Under Forhandlingerne paa Handelsmødet viste den godtroende Tredjemand sig et eneste Øieblik for strax at forsvinde og ikke mere komme igjen. Det var den Mand, der havde modtaget et Konnossement paa 50 Ton Hvedeklid, som viste sig slet ikke at være blevet afskibet; men jeg er overbevist om, at Rederen heller ikke er sluppet godt fra den Affære. Den godtroende Tredjemand, det er ham, der beskyttes ved Sølovens §§ 144 og 145. Den, der faar

hænde et Konnossement paa 50 Ton Hvedeklid, han kan i Medfør af disse Paragrafer forlange Erstatning hos Rederiet, hvis de 50 Ton viser sig ikke at være afskibet, og neppe nogen af de moderne Konnossementklausuler vil befrie Rederen fra dette Ansvar. Det er en meget haard og streng Regel, men det Ansvar, der herved er lagt paa Redernes Skuldre, er et Offer, man har bragt Handelen paa Skibsfartens Bekostning, fordi det er lykkedes Handelens Mænd at faa de Retslærde og dermed Lovgivningsmagten til at tro, at dette Ansvar er nødvendigt for at haandhæve Konnossementets Karakter som Omsætningsdokument. Selv om Argumentet var rigtigt, vilde det være overmaade svagt, fordi man altid imod det vilde kunne anføre, at Skibsfartens Interesse kræver det modsatte af Handelens, og ingen har Ret til at ofre den ene Bedrifts Interesser for den andens — begge har Krav paa samme Beskyttelse og Hensyntagen fra Statsmagternes Side; men Argumentet er desuden ikke rigtigt, hvilket bevises derved, at den britiske Handel har blomstret i Aarhundreder, uden at den britiske Lov har paalagt Rederne noget saadant Ansvar, som Sølovens §§ 144 og 145 lægger paa deres Skuldre. Indehaveren af Konnossementet paa de 50 Ton Hvedeklid vilde i England ikke have nogetsomhelst Krav paa Rederiet! Ved vor Sølov beskyttes han, fordi han har indløst Konnossementet i den gode og berettigede Tro, at der virkelig var afskibet 50 Ton Hvedeklid. Om han vidste, at saa ikke var Tilfældet, vilde han ikke have noget Krav mod Rederiet; det er netop kun paa Grund af sin gode Tro, at han er berettiget til Erstatning.

Som ovenfor nævnt har Sølovens § 142 intetsomhelst at gjøre med Beskyttelse af den gode Tro i Omsætningen. Den fastslaar Rederens Ansvar for Brud paa den Omsorg for Ladningen, der paahviler ham som Transportør. Passer han ikke paa Varerne, som han skal, efterat de er betroede i hans Varetægt, bliver han ansvarlig — men hvad har det med den gode Tro at skaffe? Det er et Brud paa en Bevaringspligt, her er Tale om, og Ansvaret indtræder, hvad enten Varernes Eier er i god Tro eller ei. Hvad vil overhovedet god og ond Tro i denne

Forbindelse sige? jeg begriber ikke, hvad man sigter til. Det er aldeles ligegyldigt om Ladningseieren troer eller ikke troer, hans Varer vil komme frem i god Forfatning eller ei. Det er ikke hans gode Tro, der beskyttes, men hans berettigede Krav paa, at Rederen skal bevare hans Varer omhyggeligt, og han har sit Krav, selv om han maaske af tidligere Erfaring har Grund til at tro, at hans Varer ikke vil blive behandlede ombord, som de burde.

Igjennem mangfoldige Aar har Rederen maattet finde sig i at agere Prügelknabe for Sælgeren, naar Kjøberen var misfornøiet med Varerne. I den frie Fart er der ikke indtraadt nogen synderlig Forbedring i denne Stilling; men det er efterhaanden lykkedes Indehaverne af de faste Linjer i nogen Grad at gjennemføre forbedrede Vilkaar for Transportens Udførelse, og det er dette, som bringer Handelsstanden i Harnisk. Vareeierne har været saa vante til at kunne vælte alt over paa Rederne, at de nu ikke rigtig kan tage sig i den forandrede Situation men staar delvis uforstaaende overfor det Spørgsmaal, hvor de skal henvende sig for at faa Erstatning. At de selv maa bære Distancehandelens Risiko med den Smule Fragt, som betales, har de vanskeligt for at forsone sig med.

Saavidt jeg har kunnet finde, har det ikke en eneste Gang under Handelsmødet eller andre Steder været antydet, at Kjøbmændene var villige til at betale et Tillæg i Fragten for at faa et rent Konnossement; men saalænge ikke denne simple og nærliggende Udvei har været forsøgt, er al Tale om, at der faktisk ingen Kontraktsfrihed er, kun Mundsveir. Man kunde med samme Grund tale om Tvang og Forurettelse, naar en Handlende ikke vil sælge Varer af en god Kvalitet for samme Pris som ringere Varer.

Trods alt dette vil det ikke kunne negtes, at de moderne Linjekonnossementer kan trænge til en Revision, saaledes som det ogsaa indrømmedes af Rederne paa Søfartsmødet, og ønskeligt vilde det være, om man kunde blive enige om en modus vivendi, der kunde tilfredsstille begge Parter og gjøre en Ende paa den langvarige og bittre Strid mellem to Partier, af hvilke det ene

dog ikke kan undvære det andet. Men Striden bør ordnes underhaanden uden Lovgivningsmagtens Indblandning, naar ikke Loven kan blive international, og det har vel ialfald lange Udsigter. *J. J.*

80

Norges Høiesterets den 2den Oktober 1903.

Aktieselskabet Bodø Kul- og Saltkompagni

(Adv. Thaulow Aubert)

mod

Johan Bjerke

(Overretssagfører Waldm. Ebert til Prøve.)

Naar et Konnossement overdrages af en dertil legitimeret Person i den Hensigt at overføre Eiendomsretten til Godset, bliver Erhververen Eier af Godset og kan vindicere det fra den, til hvem Skipperen senere uberettiget sælger det ved Konnossementet repræsenterede Gods. Kommer Indehaveren af Konnossementet senere tilfældig i Besiddelse af Godset, behøver han ikke at betale den Kjøbesum, som han havde forpligtet sig til at betale i Uvidenhed om, at det var det samme Gods, der var Tale om, uden at det i saa Henseende forandrer Sagen, at den, der havde betinget sig Kjøbesummen, var i god Tro med Hensyn til Eiendomsretten til Godset.

Extraordn. Assessor *Bull:* Med Hensyn til nærværende Sags faktiske Omstændigheder henviser jeg til Præmisserne til Kristiania Byrets Dom af 21de April 1900. Ved denne Dom blev Johan Bjerke frifundet for Bodø Kul- og Saltkompagnis Tiltale under Ophævelse af Sagens Omkostninger. Et Medlem af Retten dissenterede, idet han voterede for, at Johan Bjerke skulde tilpligtes at betale Kompagniet de paasøgte Kr. 1103,71 med 4 pCt. Rente deraf fra 20. Juni 1899; ogsaa dette Medlem stemte for Ophævelse af Sagens Omkostninger.

Byrettens Dom er nu af Bodø Kul- og Saltkompagni ved Stevning af 15de Oktober 1900 paaanket til Høiesteret.

Under Sagens Henstaaen her for Retten er Kompagniet kommet under Konkursbehandling, og Boet har transporteret sin

formentlige Fordring paa Johan Bjerke til sin tidligere Prokurist Andreas Udhaug.

For Appell. er for Høiesteret nedlagt saadan Paastand: „At Byrettens Dom underkjendes; at Indstevnte tilpligtes at betale Bodø Kul- og Saltkompagni eller nu Andreas Udhaug som Transporthaver de paasøgte Kr. 1103,71 med 4% Renter fra 20de Juni 1899, samt at Indstevnte idømmes Sagens Omkostninger for Byretten og Høiesteret".

Indstevnte, Johan Bjerke, har paastaaet Byrettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Det første i Sagen foreliggende Spørgsmaal er, hvorvidt Kristiania Spigerværk har kjøbt det i Konnossementet af 8de September 1898 omnævnte Jernparti.

Jeg finder med Byrettens Flertal, at dette Spørgsmaal maa besvares bekræftende, og finder i det Væsentlige at kunne tiltræde Flertallets Begrundelse. Det er dokumenteret, at P. Olsen telegrafisk henvendte sig til Spigerværkets Kommisionær Vexelmægler Nielsen i Kristiania med Forespørgsel om, hvilken Pris der i Tilfælde vilde blive betalt for Varepartiet, og at Hr. Nielsen i Telegram af 7de September 1898 svarede: „Absolut prima, høiest 35 Kr. Spigerværket kjøber mod Konnossement og Assurancepolice". Videre er det dokumenteret, at Assurancepolice og Konnossement paa Varen gjennem M. W. Holmboe & Søn blev tilstillet Spigerværket. Konnossementet blev dateret Dagen efter Nielsens Telegram, altsaa 8de September 1898, og samme Dag sees P. Olsen paa Vexelmægler Nielsen at have trukket en Vexel, stor Kr. 515,85 til M. W. Holmboe & Søn eller Ordre, en Vexel, som senere ogsaa er bleven indfriet af Paatrukne. Jeg mener, at hvad der saaledes er passeret, tilstrækkelig tydelig viser, at det har været P. Olsens Hensigt at overføre Eiendomsretten til Varepartiet til Spigerværket. Hvad der herimod er bleven anført fra Appell.s Side, kan jeg ikke tillægge nogen afgjørende Vegt. Forsaavidt Appell. specielt anfører, at M. W. Holmboe & Søn optraadte som Mellemmand ved Konnossementets Udstedelse til dette Firma, medens det er in confesso, at Holmboes aldrig har været Eier af Varepartiet, saa finder jeg, at Forklaringen derpaa giver sig selv, idet det var Holmboes, der optraadte som Endossent paa Vexelen, og som derfor, naar de lagde dennes Beløb ud, maatte sikre sig derigjennem, at de fik Skibspapirerne stillet til sig. Og for Spigerværket gik Affæren paa denne Maade ligesaa godt iorden, som om Konnossementet var sti-

let direkte til det, idet Holmboes ved Konnossementets Udstedelse til sig var legitimeret til at overdrage Eiendomsretten til Spigerværket.

Det næste Spørgsmaal i Sagen er, om det i det nævnte Konnossement omhandlede Jernparti kan ansees for at være identisk med det Jernparti, som Spigerværket det følgende Aar afkjøbte Johan Bjerke, der igjen har kjøbt det af Aktieselskabet Bodø Kul- og Saltkompagni.

Ogsaa dette Spørgsmaal finder jeg med Byrettens Flertal at maatte besvare bekræftende. Ved de under Tingsvidnet i Bodø den 24. Juli og 8. August førte 1ste, 2den og 3dje Hovedvidners Prov anser jeg det godtgjort paa en efter Omstændighederne fyldestgjørende Maade, at ialfald hvad der paa den Tid laa igjen af „Brødrenes" Last, blev indladet i „Activ" og saaledes solgt til Johan Bjerke. Det er en Mulighed for, at dette ikke har været hele „Brødrene"s Last, idet det af de dokumenterede Salgsregninger sees, at det er et mindre Kvantum specielt af Jern, som er solgt af Kul- og Saltkompagniet til Bjerke, end hvad P. Olsen solgte til Kompagniet eller dets Repræsentant Johan Hassel. Men jeg finder det som sagt godtgjort, at Ladningen eller det, som maatte være igjen deraf, blev solgt til Johan Bjerke. Efter et Par af Vidneprovene synes det at være saa, at „Activ" ogsaa kan have havt anden Ladning inde, men dette er uden Betydning for Sagen.

Derimod maa det, saavidt jeg skjønner, processuelt siges at være paa det rene, at det Parti Jern, som P. Olsen i Bodø solgte til Kul- og Saltkompagniet, foruden det Jern, der omfattedes af Konnossementet af 8de September 1898, eller i hvert Fald foruden hvad „Brødrene" da ved Konnossementets Udstedelse havde inde af Jern, ogsaa omfattede noget, som P. Olsen senere havde indkjøbt. P. Olsen har som Vidne i Bodø den 23de August 1899 forklaret, at han efter Afreisen fra Tromsø paa Slump kjøbte endel Jern paa Harstad og fremdeles paa Slump Malm og Jern af nogle Personer i Kabelvaag, og endelig at han i Bodø kjøbte 4 à 5 Tons Jern hos Jens Koch. Indst. har vistnok her for Retten specielt ogsaa ligeoverfor denne Del af P. Olsens Vidneforklaring udtalt, at der paa denne Forklaring overhovedet ikke kan lægges nogen Vegt. Men efter hvad der er fremkommet og dokumenteret under Proceduren, maa jeg gaa ud fra, at hvis denne Udtalelse skal være en Benegtelse af, at P. Olsen har kompletteret sin Ladning paa denne Maade, saa maa Benegtelsen i hvert Fald være fremkommet for sent, og at det altsaa som sagt maa siges at være in confesso, at Indkjøbene har fundet Sted.

Derimod er det fra Indst.s Side bleven hævdet, at disse Indkjøb i hvert Fald kun kan omfatte rene Bagateller. Jeg skal bemærke, at der intet er oplyst om, hvorvidt det paa Bodø af P. Olsen indkjøbte Parti er bleven indlastet i „Brødrene", eller om det ikke af ham uden at bringes ombord igjen er bleven solgt til Kulkompagniet. Dette Parti er det eneste, med Hensyn til hvilket der af P. Olsen foreligger nogen Kvantums-Opgave. Med Hensyn til de paa Harstad og i Kabelvaag kjøbte Partier mangler der enhver Opgave over, hvor stort Kvantumet skulde være. Og Situationen bliver altsaa den, at der vistnok maa antages at have været en Del af „Brødrenes" Last, som ikke omfattedes af Konossementet af 8de September 1898, men at man savner enhver Opgave ogsaa om Minimum for denne Del. Og jeg skal yderligere tilføie, at forsaavidt det maatte forholde sig saa, at ikke hele „Brødrene"s Last er bleven indlastet i „Activ", saa savner man ogsaa enhver Oplysning om, hvorvidt det ikke, maaske kunde være det i Harstad og Kabelvaag, eventuelt ogsaa Bodø, indkjøbte Jern, som imellemtiden kunde være solgt. Videre skal jeg her gjøre den almindelige Bemærkning, at overfor Spørgsmaalet om Identiteten mellem de to Varepartier har jeg ikke kunnet undgaa at lægge Vegt paa den helt igjennem passive Holdning, Bodø Kul- og Saltkompagni her har indtaget. Medens det for denne Part maatte være lettest at tilveiebringe i hvert Fald noget Bevis for, hvorledes Sagsforholdet er, savnes der forsaavidt ethvert Forsøg paa at bringe nogen Klarhed i Sagen. Og jeg skal videre tilføie, at det af Kulkompagniets Procedure ikke engang synes klart at fremgaa, hvad Kompagniet paastaar at være virkelig passeret ligeoverfor Spørgsmaalet om Varepartiernes Identitet.

Jeg skal forøvrigt bemærke, at der af P. Olsen ogsaa paa Tromsø indkjøbtes et Parti paa 10 à 12 Tons Jern, og at Appell. gjør gjældende, at dette Parti, som efter P. Olsens Forklaring skulde betales ved Hjælp af Udbringendet af Vexlen af 8de September 1898, ikke omfattedes af Konossementet af samme Dag. Appell. gjør nemlig gjældende, at P. Olsen ikke har kunnet tage dette Parti i sin Besiddelse, altsaa heller ikke indlade det eller udstede Konossement paa det, før han havde betalt det. Men jeg skal hertil bemærke, at selv om det maatte være saa, at dette Parti ved Konossementets Udstedelse ikke maatte være indladet, og at Skipperen altsaa ved at udstede Konossement derpaa har stødt an mod Forskriften i Søfartslovens § 133, 3di

Punktum, saa kan denne Omstændighed efter min Mening ikke medføre enten, at Konossementet skulde ansees for ugyldigt, eller at det i hvert Fald skulde ansees som ikke gjældende ogsaa dette Parti. Jeg finder nemlig efter Omstændighederne i det hele at maatte gaa ud fra, at det har været Meningen gjennem Konnossementet at overdrage ogsaa disse 10—12 Tons sammen med det tidligere indkjøbte Jern.

Jeg gaar derefter over til Sagens tredie Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om, hvilken Betydning det maa tillægges, at Spigerværket saaledes allerede gjennem Konnossement havde erhvervet Rettigheder overfor det senere hos Johan Bjerke indkjøbte Jernparti.

Det er da min Opfatning, at naar et Konnossement som her udstedes i Hensigt at overdrage Eiendomsret, saa foregaar efter norsk Ret en virkelig Eiendomsoverdragelse kun med de Begrændsninger, som Lovgivningen forsaavidt positivt hjemler. Som bekjendt har Spørgsmaalet om Retsvirkningen af Konnossementers Overdragelse givet Anledning til en vidtløftig og gjennem Aarrækker fortsat teoretisk Meningsudvexling. Jeg skal ikke indlade mig nærmere herpaa. Men ligesom jeg mener, at den Opfatning af Retsforholdet, jeg har givet Udtryk, fremgaar af Søfartslovens dispositive Bestemmelser, saaledes kan jeg efter de Loven forudgaaede Forhandlinger sammenholdt med tidligere Retspraxis ikke finde det tvivlsomt, at det har været Meningen at ordne Forholdet saaledes. Det er herimod ikke nogen Indvending, naar Søfartslovens § 165, 3die Punktum, foreskriver, at medens som Regel det først afsendte eller overleverede af flere Konnossementsexemplarer eller af flere nummererede Exemplarer det, der har det laveste Nummer, skal have Fortrinet, saa skal hvor Godset rettelig er udlosset til en anden Indehaver, denne ikke være pligtig til at udlevere det igjen, medmindre det godtgjøres, at han ved Konnossementets Erhvervelse ikke har været i god Tro eller har handlet med grov Uagtsomhed. Dette er en positiv Undtagelse fra Reglen om, at Overdragelse af Konnossement medfører Overdragelse af Eiendomsret, naar dette har været tilsigtet. Der er her for Indehaveren af det daarligst prioriterede Konnossement etableret den Ordning, at Godsets Udleverelse for ham medfører en exstinktiv Eiendomserhvervelse. Heller ikke er Forskrifterne i Søfartslovens § 166 om Standsningsretten et Bevis for, at Konnossementsoverdragelse ikke hjemler Eiendomsovergang. Ogsaa disse Forskrifter indeholder kun en positiv

Begrændsning af Konnossementsmodtagerens Eiendomsret. Det er min Opfatning, at der ligesaavel paa disse Punkter som iøvrigt i vor Ret, hvor det gjælder at statuere en Begrændsning af Eiendomsretten, maa foreligge positive Retsregler i Lovgivning eller Sædvaneret. Og jeg anser det derfor givet, at hvor, som her, Skipperen brevi manu sælger af den ved Konnossement bortsolgte Ladning, vil Konossementsindehaveren kunne vindicere det bortsolgte ogsaa fra godtroende Trediemand. Og hvor Konnossementsindehaveren som in casu er kommet i Besiddelse af sin Eiendom, maa han kunne vægre sig for at betale den Kjøbesum, som den uhjemlede Besidder havde betinget sig af ham.

Som allerede nævnt er der vistnok en Mulighed for, at en mindre Del af Partiet i Virkeligheden har ligget udenfor det første Konnossement og derfor af P. Olsen har kunnet sælges til Kul- og Saltkompagniet. Men da det maa være paa det rene, at dette kun kan have været Tilfældet med en ubetydelig Del af Partiet, og da der ingensomhelst Oplysning foreligger om et mindste Kvantum, hvormed dette skulde være Tilfældet, saa mener jeg, at der ingen anden Udvei er, end at Spigerværket eller nu altsaa Johan Bjerke maa kunne vægre sig for at betale nogen Del af Partiet.

Jeg kommer efter dette i det hele til samme Resultat som Byrettens Flertal, at altsaa Bjerke maa frifindes for Kompagniets eller nu Andreas Udhaugs Tiltale. Da de foreliggende Spørgsmaal paa saa mange Punkter er tvivlsomme, finder jeg imidlertid, at Sagens Omkostninger bør ophæves ogsaa for Høiesteret.

Konklusion:

Byrettens Dom bør ved Magt at stande.

Processens Omkostninger for Høiesteret ophæves.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Prydz*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende. Jeg skal derhos bemærke, at det ogsaa af den Grund forekommer mig mindre beføiet, naar Appell. har paaberaabt Bestemmelsen i Søfartslovens § 165 i. f. til Sammenligning, at det her er gjort til Betingelse, at Godset „rettelig" er udlosset til Vedkommende, at der altsaa intet er at lægge Skipperen tillast, hvad vistnok in casu ikke kan siges at være Tilfældet.

Assessor *Thoresen:* Jeg er kommen til samme Resultat som det dissenterende Medlem af Byretten og kan ogsaa i væsentlige Dele tiltræde hans Begrundelse.

Jeg maa efter Sagens Oplysninger i det hele anse det tilstrækkelig godtgjort, at Konnossementet af 8de September 1898 alene har været ment at skulle være et Sikkerhedsdokument, og at der ved samme ikke er tilsigtet nogen Eiendomsoverdragelse af Ladningen fra P. Olsen til Kristiania Spigerværk, hvad Konnossementet heller ikke efter sin Form kan siges at være. Dette lyder paa „M. W. Holmboe & Søn"; men det er fuldt paa det rene, at disse aldrig har været Eiere af Varepartiet. De kan saaledes heller ikke gjennem Konnossementet retsgyldig overføre Eiendomsretten til Spigerværket, og da dette efter min Formening ikke kan betragtes som Eier af Ladningen, er Salget af denne til Appell. fuldt retsgyldig. Efter denne min Opfattelse af Konnossementets Betydning og Mening, anser jeg det upaakrævet at udtale mig enten om Identitetsbeviset eller om, hvorvidt Konnossementet under Forudsætning af, at det indeholdt en virkelig Eiendomsoverdragelse, vilde kunne paaberaabes mod Gyldigheden af det til Appell. stedfundne Salg af Ladningen.

I Henhold til det saaledes anførte voterer jeg for, at Indst. Johan Bjerke til Appell. Andreas Udhaug bør betale de paasøgte Kr. 1103.71 med 4% aarlig Rente fra 20de Juni 1899, indtil Betaling sker. Processens Omkostninger for begge Retter antager jeg bør ophæves.

Assessor *C. Hansteen*: Jeg er enig med Hr. Assessor Thoresen.

Assessor *Reimers*: Jeg er i det væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom* og Justitiarius *Løchen*: Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Byrettens Dom er saalydende:

Under 8de September 1898 udstedte Skipper P. Olsen („Sogneper") til M. W. Holmboe & Søn i Tromsø Konnossement paa en i hans førende Slup „Brødrene", dengang beliggende i Tromsø, indtagen Ladning gammelt Jern 75 Tons. Konnossementet indeholder, at Skibet skal seile til Kristiania, hvor dets rette Losseplads er, ligesom ogsaa Forsikringen er tegnet for Reise fra Hammerfest til Kristiania. Dette Konnossement samt den paa Ladningen tegnede Sjøforsikringspolice blev med blanco Endossement af M. W. Holmboe & Søn overdraget Kristiania Spigerværk. Ladningen kom imidlertid ikke frem, og Forespørgsel i den Anledning førte ikke til noget bestemt Resultat om, hvad der var blevet af Skibet og Ladningen.

En Dag i Mai Maaned 1899 ankom der fra Bodø Jagt „Activ" Skip-

per Johan Hassel, medførende bl. andet for Bodø Kul- og Saltkompagni en Ladning gammelt Jern $58^{786}/_{1000}$ Tons. Dette Jern solgte Skipper Hassel ti Johan Bjerke i Kristiania for Kr. 37,50 pr. Ton, ligesom Bjerke ogsaa kjøbte Jagtens øvrige Ladning, gammelt Malm, Metal og Taugverk.

Det gamle Jern solgte Bjerke igjen til Kristiania Spigerværk for Kr. 45,00 pr. Ton. Men da Jagtens Mandskab den sidste Dag, Losningen foregik, fortalte til Spigerværkets Expeditør og til Bjerke, at Jernlasten var bleven oplosset i Bodø af „Sogneper," der kom nordfra, og af ham solgt til Bodø Kul- & og Saltkompagni, og da Spigerværket, der tidligere som Rygte havde hørt, at „Sogneper" skulde have solgt den omhandlede Last i Bodø, herigjennem fik den Overbevisning, at det var det til det selv tidligere solgte Parti Jern paa hvilket det havde Konnossement, som nu med „Activ" var kommet til Kristiania, nægtede Spigerværket at betale Bjerke mere af Kjøbesummen end Kr. 1541,66, idet det fra Beløbet for de omhandlede $58^{786}/_{1000}$ Tons efter den Pris, som skulde betales P. Olsen 35 Kroner pr. Ton Kr. 2057,51 fradrog Beløbet for en af disse som Forskud paa Partiet indfriet Tratta fra P. Olsen paa Kr. 515,85, hvorefter der, da den hele Kjøbesum, som Spigerværket skulde have betalt udgjorde Kr. 2645,37, blev tilbage som ubetalt en Rest stor Kr. 113,71. Denne Rest forlangte Bjerke fratrukket i den Kjøbesum, som han skulde betale for „Activs" Ladning, alt ialt Kr. 2770,36, hvorfor han kun betalte Skipper Hassel Kr. 1666,65.

For det omhandlede Restbeløb, Kr. 1103,71 har nu Bodø Kul- og Saltkompagni efter Gjæsteretsstevning af 20de, incamineret 21de Juni 1899 ved nærværende Ret sagsøgt Johan Bjerke til Betaling med Renter og Sagsomkostninger. Indst. har paastaaet sig frifunden med Tilkjendelse af Sagens Omkostninger.

Foreløbig bemerkes, at man ikke finder Grund til, som af Indst. antydet, at afvise Sagen af den Grund, at den ikke er anlagt ved Søret. Sagen er et almindeligt Gjældssøgsmaal, og den Omstændighed, at Indst. til sin Frifindelse paaberaaber sig, at Jernpartiet i Forveien var solgt til Kristiania Spigerværk efter overdraget Konnossement, kan forsaavidt ingen Forandring bevirke.

Spørgsmaalet bliver derefter: 1. Om Kristiania Spigerværk har kjøbt det i Konnossement ovennævnte Jernparti, 2. om det heromhandlede Jernparti kan ansees at være identisk med det af Kristiania Spigerværk isaafald efter overdraget Konnossement kjøbte, samt 3. hvilken Betydning dette i Tilfælde skal tillægges.

Hvad det første Spørgsmaal angaar, finder Retten det ved det overdragne Konnossement tilstrækkeligt godtgjort, at Kristiania Spigerværk maa ansees at have kjøbt det i Konnossementet nævnte Jernparti. Naar P. Olsen som Vidne under Thingsvidne i Bodø har svaret bekræftende paa Spørgsmaal, om han til Citantsk. havde solgt et Parti Jern og Malm „tilhørende Vidnet", kan dette ingensomhelst Betydning tillægges, da det jo vilde indeholde en ligefrem Tilstaaelse om tyvagtig eller bedragersk Adfærd, hvis han havde forklaret, at Partiet ikke tilhørte ham. Heller ikke kan der lægges nogen Vægt paa, at han har nægtet at have truffet Aftale med Kristiania Spigerværk om Salg til dette af Partiet. Konnossementet er udstedt til M. W. Holmboe & Søn og Vidnet har selv kun sagt, at han af Holmboe fik laant 500 Kroner for at betale noget i Tromsø kjøbt Jern; imidlertid syntes dog den Omstændighed, at han har trasseret paa I. M. Nielsen (Spigerfabrikens Kommisionær) ligefrem at vise, at der er kommet Handel istand mellem ham og Nielsen paa

Spigerværkets Vegne. Forøvrigt maa det komme ud paa et og det samme, enten Forholdet betragtes saaledes, at P. Olsen først solgte Partiet til M. W. Holmboe & Søn og disse igjen til Spigerværket, eller at P. Olsen solgte direkte til Spigerværket. Vidnet har forøvrigt ingen Forklaring givet om, hvorledes han, saaledes som han erkjender at have gjort, kunde udstede Konnossement til M. W. Holmboe & Søn, hvis Partiet fremdeles var ham selv tilhørende. I det hele kan man efter Vidnets Stilling til Sagen og Forhold ingensomhelst Betydning tillægge hans Vidneprov.

Med Hensyn til det andet Spørgsmaal finder man ogsaa at maatte lægge Indstevntes Paastand til Grund. Det er paa det rene, at P. Olsen fra Tromsø seilede sydover og i Bodø til Citantsk. solgte sit medhavende Jern- og Malmparti, og efter hans egen Forklaring havde han af Jernet ikke solgt til nogen anden.

Vistnok skulde han, efter hvad han har forklaret, paa Veien sydover fra Tromsø til Bodø andetsteds have opkjøbt noget Jern; men foruden, at dette efter hans Forklaring kun synes at skulle have været nogle Smaapartier, saa kan man som sagt ingen Vegt idetheletaget lægge paa hans Forklaring, og det maa iethvertfald ansees godtgjort, at det samme Parti, som han havde inde i Tromsø, det havde han ogsaa med til Bodø, og solgte det her til Citantsk. og at det her blev indladet i Jagt „Activ" og med dette Fartøi bragt til Kristiania (cfr. Vidnerne under Thingsvidnet i Bodø den 24de Juli — 8de August 1899).

Hvad endelig det tredie Spørgsmaal angaar, maa et Konnossement betragtes som repræsenterende de Varer, hvorpaa det lyder, saaledes, at den, der retmæssig er kommet i Besiddelse af Konnossementet, ansees at have faaet paa det nærmeste samme Ret, som om Varerne selv var ham overleverede (cfr. Hallagers Søret p. 150). I nærværende Tilfælde maa derfor Kristiania Spigerværk med Konnossementets Overdragelse ansees at have erhvervet Jernpartiet som sin Eiendom og maatte saaledes være berettiget til at vindicere det, hvor det forefandtes. Da nu Spørgsmaalet om Vindikation bortfaldt for den til Spigerværket af Indst. solgte Del af Partiet derved, at Spigerværket var kommet i Besiddelse af samme, før Forholdet opklaredes, maatte Spigerværket følgelig være berettiget til at nægte at betale Kjøbesummen for det Jern, som viste sig allerede i Forveien at have tilhørt det selv. Og følgelig maatte da ogsaa Indst. i den Anledning kunne holde sig Citantsk. der havde solgt ham noget, som senere viste sig ikke at have tilhørt Citantsk. men Kristiania Spigerværk, og saaledes nægte af Kjøbesummen at betale den Del, som faldt paa heromhandlede Parti i den Udstrækning, hvori Fradrag retmæssig var gjort af Spigerværket. Der kunde maaske være Spørgsmaal om, hvorvidt Indst. ogsaa, som af ham gjort, kunde være berettiget til at fradrage den Fortjeneste, han ved Salget til Spigerværket vilde have, men da Citantsk. for Tilfælde ingen speciel Indvending herom har gjort og i det hele taget for det Tilfælde, at Indst.s Betragtning af Forholdet af Retten lægges til Grund for Afgjørelsen, ingen Indvending har gjort mod den af Indst. opstillede Beregning, vil Indst. blive at frifinde for Citantskabets Tiltale. Sagens Omkostninger antages dog at burde ophæves.

Førstvoterende bemærker, at han modtog Sagen den 4de ds.

Thi kjendes for Ret.

Johan Bjerke bør for Bodø Kul- og Saltkompagnis Tiltale i denne Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

7—4—1900.

F. Mach.

Votum.

Jeg kan ikke tiltræde Førstvoterendes Opfatning af de foreliggende Tvistespørgsmaal. Jeg anser det ved Peder Olsens Prov under Thingsvidne i Bodø godtgjort, at Citantskabet har kjøbt iallefald endel af det samme Jern, som nævnte Olsen havde ombord, da han den 8de September 1898 udstedte Konnossementet til M. W. Holmboe & Søn og samtidig trak sin 3 Maaneders Vexel stor Kr. 515,85 paa den Mægler, som havde meddelt ham Spigerværkets Kjøbepris. Noget andet afgjørende Bevis for Identiteten haves ikke, da Vidnerne Moe, Eliasen og Evensen under det andet Thingsvidne i Bodø ikke kan ansees fyldestgjørende. Jeg finder derfor ikke som Førstvoterende at kunne sætte Peder Olsens Prov iøvrigt ganske ud af Betragtning, selv om man efter det foreliggende maa antage, at Peder Olsen („Sogneper") er en Person, der efter Indst.s Bemerkninger neppe synes at nyde almindelig Tillid. Mangler han saadan, er det ogsaa troligt, som den foreliggende Sag synes at vise, at han mere driver Opkjøber — og andre Handelsforretninger for egen Regning end egentlig Fragtfart og derfor ikke er inde i Konnossementer, Vexler og sligt. Hans Forklaringer under Thingsvidnet bærer, forsaavidt de kan kontrolleres, Præg af Sandfærdighed, og jeg kan ikke finde det uforeneligt med en formentlig lidet oplyst Almuesmands Forstaaelse af de, efter Haandskriften at dømme paa Holmboes Kontor istandbragte og ham vel der ved Udbetaling af de 500 Kr. til Underskrift forelagte Dokumenter (Bil. 2 og Bil. 4 ad 5) at han ikke har været sig bevidst at have solgt til Kristiania Spigerværk. Konnossementet sees jo ogsaa udstedt til M. W. Holmboe & Søn, til hvem P. Olsen utvilsomt har havt til Hensigt at give Sikkerhed for hans Udlæg.

Gaar man saaledes ud fra, at P. Olsen ikke har villet overdrage til Kristiania Spigerværk sin indehavende Jernladning, — altsaa ikke har havt til Hensigt at indgaa nogen bindende tinglig Overenskomst, hvoraf kunde flyde Eiendomsrettens Overgang umiddelbart, og at P. Olsen derfor har anseet sig berettiget til at sælge Ladningen i Bodø, naar han blot sørgede for Dækning af Holmboe & Søns Tilkommende, bliver Salget til Citantsk. en fuldt lovgyldig Akt, som gjør, at Citantsk. faar berettiget Krav paa hele det paasøgte Beløb. Det kan selvfølgelig ikke for dette være større Uagtsomhed at kjøbe af P. Olsen end det har været for Kristiania Spigerværk. At han paa lovlig Maade havde erhvervet sin Ladning — endog væsentlig for egne Penge, er ikke bestridt.

Jeg mener iøvrigt, at man selv uden nysnævnte Forudsætning om P. Olsens gode Tro m. v. maa komme til den samme Afgjørelse.

Regelen om, at Konnossementet repræsenterer Varerne, og at lovlig Adkomst til Konnossementet giver Eierne Raadighed uden formelig Besiddelsestagelse, antages nemlig ikke i det foreliggende Tilfælde at kunne føre til at kuldkaste det senere Salg til Citantsk. Som Aubert (Obl. spec. Del 1ste Bind Side 119) anfører, er Retsvirkningen af Konnossementets Overdragelse alene en fuldt beskyttet Eiendomsret for Modtageren „forudsat at alt gaar i

Orden". Men det er netop ikke Tilfælde her. Citantsk.s Kjøb „brevi manu" om man saa kan sige, af P. Olsen, der kommer til Citantsk.s Plads med egne Varer i eget Skib, gjør ingen Konnossementer og alle deslige Papirer paakrævede. Citantsk. kan heller ikke efter Ladningens Beskaffenhed have Grund til at formode, at saadanne er sat i Omløb paa „Brødrene"s Ladning.

Naar da Citantskabet uden Indsigelse kjøber og faar Varerne udleverede, maa de have den samme Ret, som om de i Kraft af et i god Tro erhvervet yngre Konnossement havde faaet udleveret den paagjældende Ladning, før den rette Konnossementsindehaver melder sig, kfr. Søfartslovens § 165 i Slutningen. Overfor vore Domstoles Utilbøielighed til at erkjende som gyldigt et aldrig saa umistænkeligt constitutum possessorium vilde det ogsaa være mindre end konsekvent at godkjende Spigerværkets erhvervede Ret in casu.

Idet jeg ogsaa for mit Vedkommende er for Omkostningernes Ophævelse, voterer jeg altsaa for Tilfølgetagelsen af Citantsk.s Paastand dog alene med 4% Renter fra Stevnemaalet.

Thi konkluderes.

Indstevnte Johan Bjerke bør til Citantskabet Bodø Kul- og Saltkompagni betale de paasøgte 1103 — et tusinde et hundrede og tre — Kroner 71 — sytti en — Øre med 4% — fire — af hundrede aarlig i Renter derat fra 20de Juni 1899, indtil Betaling sker.

Sagens Omkostninger ophæves. Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter denne Doms Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

9—4—1900.

And. Færden.

Enig med Førstvoterende.

20—4—1900.

Fredr. Sommerschild.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 79. Modtager contra Reder: Et Indlæg i Striden om Connossementsclausuler ved H. Halkier, Højesteretsadvocat. — 80. Norges Høiesteret: Aktieselskabet Bodø Kul- og Saltkompagni mod Johan Bjerke.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 30-31	Aargang IV	1903

81.

Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sølovens § 8?

Saavel hos Forfatterne som i Sølovens Motiver finder man flere Steder Lovens Regel om det begrænsede Ansvar omskrevet saaledes, at Rederen hefter med, hvad han har *sat ivove paa Søen*. Kunde man tage dette som Udgangspunkt ved et Forsøg paa en Løsning af forskjellige Tvivlsspørgsmaal, der opstaar i denne Forbindelse, vilde Løsningen vistnok falde let, men den vilde neppe blive korrekt i tilsvarende Grad.

De norske Motiver siger, at *det ikke gaar an at lade Kreditors Ret være afhængig af Debitors vilkaarlige Transaktioner med Tredjemand;* naar de samtidig udtaler, at Rederen hefter med, hvad han har sat ivove paa Søen, saa er det klart, at den sidste Sætning skal forstaaes med den Begrænsning, som den fremhævede Sætning medfører. Naar Rederen betinger sig et Fragtforskud, som ikke skal tilbagebetales, selv om Godset gaar tabt underveis, saa er dette Forskud ganske vist ikke sat ivove paa Søen, men da dette skyldes en „vilkaarlig Trans-

aktion," er det, efter den fremhævede Sætning ikke dermed givet, at Rederen undgaar at hefte med det. Rederen bør ikke ved særlige Aftaler om Betingelserne for Fragtens Optjening og Betaling kunne begrænse eller tilintetgjøre den Adgang, som Loven i § 8 giver Tredjemand til at søge sin Fyldestgjørelse i Fragten. *Omvendt bør da heller ikke Tredjemands Ret efter § 8 udvides ved Rederens særlige Aftaler i nævnte Retning.* De vigtige Konsekvenser af disse to Hovedsætninger vil fremgaa af det følgende.

Den Fragt, hvormed Rederen hefter, er ikke den betingede, men den virkelig optjente Bruttofragt for den Reise, under hvilken Kravet opstaar. Med Hensyn til hvad der i denne Forbindelse forstaaes ved en „Reise", kan jeg indskrænke mig til at henvise til *Dispachør Ameln's* interessante Redegjørelse herfor, se Side 255 ff. Jeg finder dog paa dette Sted at burde gjøre den Bemærkning, at Herr *Ameln's* Fortolkning af tysk Ret neppe er korrekt. I hans Citat af den tyske Handelslovbogs § 757 er de fire i denne Forbindelse meget betydningsfulde Ord nemlig: (Als eine Reise) *im Sinne dieses Abschnitts* faldet ud. Dette Afsnit er det 9de Afsnit, der omhandler Søpanthavere i Almindelighed, og hvis § 756 bestemmer, at Søpanthavernes Ret udstrækker sig til Bruttofragten for den Reise, under hvilken Fordringen opstaar; naar derpaa § 757 forklarer, hvad der forstaaes ved en Reise ifølge Afsnit 9, saa kan der ingen Tvivl være om, at denne Definition ogsaa har til Hensigt at fastslaa, hvad det er for en Fragt, som Pantekreditor kan holde sig til. Skulde der alligevel være nogen Tvivl derom, saa kan jeg henvise til *Lewis* hvis Kommentar til § 757 (§ 760 i den ældre Handelslov) indledes med følgende Ord: „Med Henblik derpaa, at den Panteret, som tilkommer Skibskreditorerne, kun medindbefatter Fragten for en bestemt Reise, har Loven præciseret Begrebet Reise". Skulde der endda være nogen Tvivl tilbage, saa vil jeg anbefale Tvivleren at læse den tyske Protokol over Kommissionsforhandlingerne, og den sidste Tvivl vil da forsvinde[1]).

[1]) Se. f. Ex. Bind VI S. 2934 ff.

Professor Platou er derfor i fuld Overensstemmelse med tysk Lov, naar han i sin Søret, Side 73, forsvarer den Mening, at Reisen begynder allerede ved Afreise i Ballast til det aftalte Lastested. *Professor Bentzon* udtaler sig i sin Søret (se Side 531) i samme Retning som *Platou,* men alligevel er jeg tilbøielig til at tro, at *Ameln* har Ret, ialfald forsaavidt angaar de Pantekreditorer, hvis Krav grunder sig paa Sølovens § 8. Naar et Seilskib bortfragtes for en Reise med Trælast fra Canada, medens det ligger i Liverpool, vil det som Regel gaa ud i Ballast, og efter den tyske Regel skulde da Reisen begynde, naar Skibet forlader Liverpool. Kolliderer det under Reisen til Lastepladsen, skulde altsaa Rederen hefte med hele Canadafragten. Skibet er f. Ex. 700 Ton Register og laster 1000 Ton Dødvægt eller 400 Standard skaaren Last. Fragten fra Canada er f. Ex. 40 Kroner per Standard eller ialt 16000 Kroner, som Rederen altsaa skulde hefte med. Naar det nu lykkes Rederen, hvad ofte er Tilfældet, at forene det nyttige med det nødvendige ved at faa et Par Hundrede Ton Salt med ud til f. Ex. 3 Kroner per Ton, hvorved han undgaar Ballast, saa vil vel ingen kunne bestride, at Reisen ud er en selvstændig Reise, og at Rederen for Kollisioner paa denne Reise kun kan hefte med de 5—600 Kroner, Saltfragten kan dreie sig om. Altsaa, faar han lidt Salt med ud, hefter han med 600 Kroner, men sender han Skibet ud med almindelig Ballast, hefter han med 16000 Kroner! Saadanne Konsekvenser er vel egnede til at vække Tvivl om Rigtigheden af den ved Universitetet docerede Anskuelse, og jeg tror, som sagt, ogsaa, at den hviler paa et Feilsyn. Sagen er den, at Reisen ud i Ballast ingenlunde er en Bestanddel af de Tjenester, der har Indflydelse paa Fragtens Fastsættelse. Fragterne noteres ikke forskjellig, eftersom Skibet ligger i New York, eller det ligger i Liverpool. Ligger det i New York, skjønt det er opgivet at være i Liverpool, vil Befragterne ikke af den Grund kunne fordre noget Afdrag i Fragten. Skibets Position har alene for ham Betydning for Beregningen af det Tidspunkt, da han kan vente sin Last afskibet. At Reisen ikke kan ansees som

begyndt allerede ved Ballastreisen, blot fordi denne foretages alene i den Hensigt at udføre den omforenede Reise, er indlysende allerede af den Grund, at Saltreisen udføres i nøiagtig den samme Hensigt. Tilbage bliver da kun den Tilfældighed, at Skibet, naar Fragten afsluttes, ligger i Liverpool, og at Kontrakten derfor kommer til at lyde paa, at Skibet skal afgaa til Canada og der laste etc.; men hvis dette skal være det afgjørende, saa bliver Ballastreisen ialfald ingen Bestanddel af Canadareisen, naar Befragteren slet ikke har interesseret sig for eller faaet opgivet Skibets Position, men alene betinget sig, at Skibet skal være paa Lastepladsen inden en vis fastsat Termin. Lader Rederen i et saadant Tilfælde efter Afslutningen af Canadafragten Skibet foretage en Reise til Liverpool for derfra at sende det ud i Ballast, vil man umulig kunne paastaa, at Opfyldelsen af Kontrakten da er paabegyndt allerede, naar Skibet forlader Liverpool; thi der nævnes ikke et Ord i Kontrakten om nogen Reise fra Liverpool. Det er Befragteren ganske ligegyldigt, hvilke Dispositioner Rederen foretager med Skibet i Mellemtiden, naar bare det er fremme paa Lastepladsen i rette Tid; om det kommer med Last eller i Ballast, om det kommer fra New York eller Liverpool, det har han ikke noget med at gjøre, men saa kan man heller ikke tale om, at Canadareisen er begyndt allerede med Ballastreisen, og er man enig herom, saa maa man formentlig indrømme, at alene den Omstændighed, at det i Certepartiet er nævnt, at Skibet ligger i Liverpool, umulig kan medføre, at Reisen da i Forhold til Søpanthaverne skal ansees begyndt allerede ved Afgangen fra Liverpool.

Det er ikke Konnossementsfragten men den Fragt, Rederen optjener, som hefter. Er en Del af Konnossementsfragten Befragterens, maa altsaa denne Del fratrækkes, og har omvendt Skibsføreren maattet tegne Konnossement for en mindre Fragt end betinget i Kontrakten, idet Befragteren maa betale Differencen, vil denne Difference være at lægge til Konnossementsfragten.

Har Rederen opnaaet en mindre Fragt derved, at Befragteren paatager sig Forpligtelser, som efter Loven hviler paa Re-

deren, saasom Betaling af Havneudgifter, Lastnings- og Stuvningsomkostninger osv., maa Værdien af disse Forpligtelser lægges til Fragten; thi denne bliver ellers ingen ren Bruttofragt. Dette følger af den ovenfor fremhævede Sætning, som blev taget til Udgangspunkt ved denne Undersøgelse. Omvendt vil det forholde sig, hvis Rederen har paataget sig Forpligtelser, som Loven ikke lægger paa ham, og derved opnaaet en større Bruttofragt.

Lider Skibet Skade underveis og kondemneres i Nødhavn, ophører Fragtkontrakten at være gjældende, og Rederen hefter derfor kun med Afstandsfragten, selvom det ved særlig Overenskomst arrangeres saaledes, at Skibet repareres og fuldender Reisen; thi Rederens „vilkaarlige Transaktioner" skal ikke kunne forøge Søpantekreditors Ret. Hvis Skibet ikke kondemneres i Nødhavn, men det alligevel arrangeres saaledes, at Reisen skal ende dèr mod Betaling af Afstandsfragt, vil Rederen ikke kunne nøies med at udbetale denne til Søpantekreditor; thi hans „vilkaarlige Transaktioner" kan ikke formindske dennes Ret.

Rederen hefter selvfølgelig ikke blot med Restfragten men ogsaa med Fragtforskuddet, og hvis Reisen bringes lykkelig tilende, vil det ingen Forandring gjøre heri, at det er betinget, at Fragtforskudet ikke skal tilbagebetales, selvom Godset ikke kommer frem i Behold. Ganske vist er isaafald Forskudet ikke sat ivove paa Søen, men dette skyldes en særlig Aftale, som ikke kan øve Indflydelse paa Søpanthaverens Ret. Anderledes forholder det sig, hvis Skibet forliser underveis med Ladningen; thi isaafald skal der efter Sølovens § 151 ingen Fragt betales, og at Rederen alligevel har betinget sig at beholde den allerede betalte Del af Fragten, kan efter det anførte ikke paaberaabes af Tredjemand[1]).

Er Fragtforskuddet anvendt til Dækning af Søfordringer, hvad som Regel vil være Tilfældet, har Rederen ifølge § 274 intet yderligere Ansvar med dette.

[1]) Se herom *Bentzon's* Søret S. 523—525.

Med Fautfragten eller Dødfragten hefter Rederen ikke; thi Fautfragt er ikke Fragt, men Erstatning for Brud paa en Kontrakt, og analogisk Anvendelse er udelukket allerede derved, at Fautfragten ikke er sat ivove paa Søen[1]).

Naar Skibet er befragtet paa Maanedscerteparti, optjener Rederen ingen Fragt i egentlig Forstand, men det kan ikke befri ham for at hefte med den Bruttofortjeneste, han vilde have havt, om han havde bortfragtet sit Skib under vanligt Reisecerteparti; thi Tredjemands Ret kan ikke være afhængig af, hvorledes Rederen indretter sine Dispositioner over Skibet. Rederen maa derfor hefte med gangbar Fragt for en saadan Reise, jfr. Analogien fra Søloven § 209, sidste Punktum og § 272, andet Punktum. Jeg kan ikke være enig med *Dispachør Ameln*, naar han (Side 170 i indeværende Aargang) udtaler den Mening, at Rederen vil slippe med at hefte med et saa stort Beløb af Bruttofragten for Reisen, som han har oppebaaret i Form af Maanedsleie. Jeg tror ikke, Rederen vil kunne slippe hermed, fordi Maanedsleie ikke svarer til Bruttofragten. Denne skal nemlig dække Kulforbrug, Havneudgifter osv., og alle disse Udgifter har Maanedsbefragteren paataget sig at bestride udenom Maanedsfragten. Rederen maa derfor antages at hefte med gangbar Fragt.

Beordrer Maanedsbefragteren Skibet paa en Ballastreise, løber selvfølgelig Maanedsfragten under Ballastreisen, men da der ikke optjenes Fragt i Lovens Forstand ved Reiser i Ballast, hefter Rederen ikke med nogen Fragt under en saadan Reise. Det samme gjælder, om Skibet vel har Last paa Kjølen, men f. Ex. gaar tilbunds med Lasten. Rederen har isaafald optjent Maanedsfragt til den Dag, Skibet gik under, men med denne hefter han ikke; thi efter Loven betales der kun Fragt for Gods, som kommer frem i Behold.

Hermed mener jeg at have udtalt mig angaaende de mest praktiske Spørgsmaal, hvor Tvivl kunde opstaa. Jeg beder det imidlertid erindret, at min Udvikling kun har Hensyn til Ansvar efter § 8, altsaa for Besætningens Forseelser. Jeg tror nemlig ikke,

[1]) Se herimod *Platou* S. 76.

at Udgangspunktet for min Undersøgelse holder Stik, forsaavidt angaar Søfordringer i sin Almindelighed; det skulde saaledes være indlysende, at man ingenlunde kan sige, at Rederens vilkaarlige Transaktioner i intet Tilfælde kan øve Indflydelse paa Kreditors Ret, naar Talen er om Fordringer, der grunder sig paa Kontrakter med Skipperen; thi Tredjemand kan jo fordre Kontrakten fremlagt og deraf se, paa hvilke Betingelser Befragtningen er afsluttet. Desuden vil der kunne blive Spørgsmaal om, hvilken Betydning man skal tillægge den Omstændighed, at Tredjemands Fordringer maaske er opstaaet ved Ydelser eller Tjenester, som har været Betingelsen for at kunne optjene enten hele Fragten eller ialfald en Del af samme, jfr. *Bentzon* Side 520—525. Saaledes formener jeg, at den, der har forstrukket Kapteinen med Penge til Bestridelse af Skibets Udgifter paa Lastepladsen, i alle Tilfælde maa kunne holde sig til Fragtforskuddet, der som Regel netop ydes for at dække saadanne Udgifter. Af lignende Hensyn maa muligvis Fortolkningen af Udtrykket „Reise" lempes efter de konkrete Forhold. Jeg vilde f. Ex. anse det urimeligt, om ikke Tredjemand, som i Liverpool yder Skibet Udrustningsgjenstande til Brug for Ballast- og Trælastreisen, om han ikke skulde kunne holde sig til Canadafragten — ja, jeg mener sogar, at han kan gjøre det, selvom Skibet tager Salt med ud. Endvidere er det formentlig ganske andre Betragtninger, der maa være afgjørende for, hvad det er for Fragt, Besætningen erhverver Søpant i for sin Hyre, og for Bodmeri, Bjergning og Havarigros gjælder særlige Regler, der ingenlunde falder sammen med det ovenfor udviklede. Naar derfor *Professor Bentzon* særlig undersøger, hvad det er for en Fragt, der kan forbodmes, og af Resultatet af denne Undersøgelse vil drage den Slutning (om end under Tvivl), at hvad der gjælder for Bodmeri ogsaa skal gjælde for andet Søpant, fordi § 268 giver en generel Regel for al Søpant i Fragt, saa tror jeg ikke, at denne Slutning er berettiget.

Naar Sølovens § 268 siger, at Søpanteret i Fragt omfatter Bruttofragten for den Reise, hvorfra Fordringen hidrører, saa er

det, saaledes som jeg forstaar Loven, kun Meningen derved at slaa fast, at det skal være Bruttofragten og ikke Nettofragten, men om Pantet i hvert enkelt Tilfælde omfatter den hele Bruttofragt eller kun en Del af samme, og hvad det er for en Reise, Fordringen hidrører fra, det overlader Loven til Domstolene at afgjøre under Hensyn til de i Loven paa forskjellige Steder fastslaaede Regler og Principer saavel som til almengyldige og almenanerkjendte Retsgrundsætninger. Jeg føler mig saa meget mere overbevist herom, som den nævnte Bestemmelse, hvad Nøiagtighed angaar, ikke kan staa for Kritik; thi Panteret kan ialfald kun haves i en Fordring, ikke i en Pengesum, og følgelig kan Søpant ikke haves i Bruttofragten, men kun i den Del af samme, der endnu ikke er betalt, naar Fordringen opstaar, altsaa ikke i Fragtforskuddet — med dette kan Rederen kun hefte personlig.

Naar Fragten er indbetalt til Mægleren eller Kapteinen, existerer der, saavidt jeg kan se, ikke mere noget Objekt for Panteretten; thi nogen Fordring paa Fragt existerer da ikke mere. Hvis dette er rigtigt, saa følger heraf, at hvis Mægleren eller Skipperen gaar fallit, saa maa Rederen konkurrere med Boets øvrige Kreditorer, samtidig med at han overfor Søpanthaverne hefter med hele Fragtens Beløb; dette stemmer med, hvad der siges i de danske Motiver Side 145, medens derimod *Professor Platou*, Side 701, siger, at det ikke ophæver Panteretten, at Skipperen (og da vel ogsaa Mægleren?) som Rederens Fuldmægtig har hævet Fragten. Hvis dette ikke er rigtigt, saa burde det ialfald være det, men jeg har svært ved at forstaa, hvorledes det juridisk kan begrundes. Det skulde da være, at man kunde henvise til § 272, hvorefter Rederen bliver personlig ansvarlig for Søfordringen, saalangt det oppebaarne Beløb rækker, naar Fragten indbetales til *ham*, hvorimod der intet nævnes om hans Fuldmægtig, men denne Konklusion stemmer vist ikke med almindelige Fortolkningsregler.

Man maa ikke af § 272 lade sig forlede til at tro, at Rederen ikke skulde være personlig ansvarlig for Søfordring, naar

ingen Søpanteret er bortfalden ved Fragtens Indbetaling til ham, fordi ingen saadan Fordring existerede, da Indbetalingen (f. Ex. af Fragtforskuddet) skete. Rederens personlige Ansvar, saalangt Fragtbeløbet rækker, følger allerede af Regelen i § 8 om, at han hefter med Skib og Fragt.

J. J.

82

Norges Høiesterets Dom, den 29de Oktober 1903.

Bergens Assuranceforening

(Overretssagfører Benjamin Vogt til Prøve)

mod

Chr. Hannevig

(Adv. Keyser Jordan).

En Interessent i en gjensidig Skibsassuranceforening kan ikke negte at betale det paa ham overensstemmende med Foreningens Love udlignede Tilskud, indtil han har havt Anledning til at kontrollere, at det udlignede Beløb virkelig repræsenterer et Underskud, hvortil han som Medlem af Foreningen er forpligtet til at bidrage.

Extraordn. Byretsassessor Dr. *H. Scheel*: Med Hensyn til nærværende Sags Gjenstand og nærmere faktiske Omstændigheder skal jeg henvise til Præmisserne til den i Sagen af Kristiania Søret under 14de September 1898 afsagte Dom, ved hvilken saaledes blev kjendt for Ret:

„Skibsreder Chr. Hannevig bør for Bergens Assuranceforening, dens Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves."

Denne Dom er af Bergens Assuranceforening ved Stevning af 15de Oktober 1898 paaanket til Høiesteret, hvor af Appell. er nedlagt saadan Paastand:

„Sjøretsdommen underkjendes.

Indstevnte tilpligtes til Bergens Assuranceforening at betale Kr. 21.784,63 — en og tyve Tusinde syv Hundrede otti fire

Kroner, $^{68}/_{00}$ med 5% Renter af Kr. 13.352,76 fra 14de til 30te November 1896 og af Kr. 21.784,63 fra 30te November 1896 til Betaling sker, samt ilægges Sagens Omkostninger for begge Retter".

Indstevnte har paastaaet Sørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger ved Høiesteret.

Sørettens Dom er afsagt under Dissens, idet et af Rettens Medlemmer voterede for Tilfølgetagelse af Assuranceforeningens Paastand med Ophævelse af Processens Omkostninger.

Jeg kommer til samme Resultat som det dissenterende Medlem af Søretten, og jeg kan, hvad Sagens Hovedspørgsmaal angaar, i det væsentlige tiltræde dennes Begrundelse. Saavidt jeg har kunnet forstaa Indstevntes Advokat, har han ikke for Høiesteret gjort gjældende som en selvstændig Indsigelse, at han paa Grund af bristende Forudsætninger maatte blive fri for at erlægge Tilskudspræmie, fordi han paa Grundlag af Resultatet af Foreningens Virksomhed i 80-Aarene, hvorom Oplysninger indeholdes i et ham af Foreningens Agent forevist Prospekt, gik ud fra, at der ikke vilde blive Spørgsmaal om Tilskud. Jeg skal derfor ikke nærmere opholde mig ved denne for Søretten fremsatte, aabenbart aldeles uholdbare Indsigelse.

Hovedspørgsmaalet i Sagen bliver da, om Hannevig er berettiget til at tilbageholde det paa ham udlignede Tilskud, indtil han har faaet Anledning til ved Gjennemgaaelse selv eller ved andre af Foreningens Bøger og Regnskaber at forvisse sig om, at det udlignede Beløb virkelig repræsenterer et Underskud, hvortil han som Medlem af Foreningen i Aarene 1894 og 1895 er forpligtet til at bidrage, og om han, naar saadan Adgang negtes ham, kun kan dømmes til at betale paa Grundlag af et fuldt Bevis fra Foreningens Side for, at Udligningen er skeet i Henhold til et rigtigt Regnskab for vedkommende Forretningsaar.

Spørgsmaalet er altsaa ikke, om et Medlem af en gjensidig Forsikringsforening overhovedet har Ret til paa Forlangende at faa Adgang til at gjennemgaa Foreningens Bøger og Regnskaber. Spørgsmaalet, om han har en saadan Ret, — en Ret, som i Tilfælde maatte kunne udøves uden Hensyn til, hvorvidt Tilskud er udlignet eller ikke — anser jeg det ikke nødvendigt at løse under nærværende Sag. Thi, selv om man antager, at han har en saadan Ret, følger ikke deraf, at han, naar der paa ham udlignes et Tilskud, har Ret til at udsætte med Betalingen, indtil der har været Anledning for ham til at anstille eller lade anstille en saadan Revi-

sion af Regnskaberne, hvilken nødvendigvis vil tage en betragtelig og kan tage en særdeles lang Tid.

At han under almindelige Omstændigheder skulde have en saadan Ret, kan jeg ingenlunde antage. Jeg indser ikke rettere, end at en saadan Ret for Medlemmerne vilde medføre ikke alene en overordentlig stor Ulempe for en gjensidig Forsikringsforenings Virksomhed, men endog en stadig overhængende Fare for dens Bestaaen. Ethvert Medlem, hvem Indbetalingen af Tilskud faldt ubeleilig, eller som muligens kunde have Mistanke om Feil i Regnskaberne, vilde ved at kræve Adgang til en saadan Undersøgelse kunne skaffe sig en Udsættelse med Betalingen, der med eller uden Hensigt kunde trækkes ud i lang Tid. Og da ethvert Medlem maatte have den samme Ret, og den enes Revision vanskelig vilde kunne begynde, før den andens var afsluttet, indsees det let, at man paa denne Maade aldrig vilde kunne vide, naar det udlignede, til Fyldestgjørelse af Skadeserstatninger og andre Krav nødvendige, Tilskud kunde paaregnes at indkomme. En saadan Tilstand vilde medføre en stadig Fare for, at Foreningen paa Grund af manglende Midler vilde kunne komme under Konkurs og vilde desuden ogsaa bortseet herfra være til den allerstørste Ulempe netop for Foreningens Medlemmer, naar disse overensstemmende med Foreningens Formaal kommer til at staa overfor den med Krav paa Erstatning for Forlis eller Havari. Og navnlig under Hensyn til de ganske uholdbare Tilstande, som en Regel, hvorefter Medlemmerne skulde have en saadan Revisionsret, vilde bevirke, forekommer det mig lidet tvivlsomt, at Meningen med de af Sørettens Mindretal citerede Bestemmelser i Foreningens Love er den, at naar Regnskabet paa lovbestemt Maade er revideret og godtaget af Repræsentantskab og Generalforsamling, kan der ikke kræves nogen videre Legitimation for Bestyrelsens Adgang til paa Grundlag af dette Regnskab at udligne det Tilskud, som Medlemmerne efter Lovene pligter i fornødent Fald at indbetale. Jeg skal i denne Forbindelse bemærke, at det efter min Mening er en skjæv Opfatning, naar det i Sørettens Domspræmisser siges, at Foreningens Medlemmer med Hensyn til denne Tilskudspligt er at betragte som Foreningens Debitorer, der som saadanne ikke kan bindes ved Beslutning af Foreningens Organer. Der er forsaavidt ingen væsentlig Forskjel mellem den Præmie, der af Medlemmerne erlægges forskudsvis og den, der efter Regnskabets Afslutning erlægges som Tilskudspræmie. Der er i begge Tilfælde ikke Tale om et

almindeligt Gjældsforhold til Foreningen, men om en Forpligtelse, der paaligger Medlemmerne som Medlemmer af Foreningen. Ganske anderledes staar selvfølgelig Sagen, hvis der er Tale om særlige Omstændigheder med Hensyn til det enkelte Medlems Forpligtelse til som Foreningsmedlem at gjøre Indbetalinger til Foreningen. En Tvist om et saadant specielt Mellemværende, hvad enten det nu gjælder Spørgsmaalet om Vedkommendes Stilling som Medlem af Foreningen eller det specielle Regnskabsforhold mellem det enkelte Medlem og Foreningen, ligger selvfølgelig udenfor, hvad der i Henhold til Selskabets Love tilkommer Foreningens Organer med bindende Virkning at fatte Bestemmelser om.

Fra Hannevigs Side er der paaberaabt til Støtte for hans Forlangende om før Indbetalingen at maatte anstille Revision særlige Omstændigheder, der skulde gjøre et saadant Krav berettiget i det foreliggende Tilfælde. Han har saaledes paaberaabt sig, at der for de Aar, hvorom her er Tale, pludselig fremtraadte i Foreningens Regnskaber et Omslag fra tidligere Aar, da Foreningen som Regel havde givet endog Overskud, til et betydeligt Underskud, hvilket efter hans Mening vækker Mistanke om, at Skadeserstatninger, som egentlig vedkommer tidligere Aar, urettelig er medtaget paa disse Aars Regnskaber. Og Søretten sees ogsaa at have lagt Vegt paa de herom for Retten fremlagte Oplysninger, hvorefter Tilskudet for 1894 skulde udgjøre 241% og for 1895 72% af Nettopræmien. For Høiesteret er det oplyst, at det første Tal beror paa en Misforstaaelse, idet Procentsatserne for hver af Aarets Halvdele ligefrem er adderede, hvorved er fremkommet en Sum, der er dobbelt saa stor som den rette, der altsaa for begge Aarets Halvdele underet skulde udgjøre 120½ %.

Fra Appell.s Side er mod Paaberaabelsen af dette pludselige Omslag blandt andet gjort gjældende, at det for en væsentlig Del er at tilskrive den Omstændighed, at før 1890 Regnskabet for Seilskibe og Dampskibe opgjordes underét, medens det senere har været delt i to særskilte Afdelinger, ligesom der fra Udgangen af det første Halvaar af 1894 indtraadte en yderligere Deling af Træ- og Jern-Seilskibe i forskjellige Klasser. Hvorvidt og i hvilken Grad dette Moment har havt Betydning, staar for mig efter de foreliggende Oplysninger ikke ganske klart. Men under enhver Omstændighed kan jeg ikke finde, at der paa Grundlag af det uheldige Resultat af Regnskaberne for 1894 og

1895 et Resultat, som ikke mangler Sidestykke i andre Foreningers Virksomhed med Føie kan fremsættes nogen Mistanke om, at Grunden ligger i urigtig Regnskabsførsel.

Endvidere har Hannevig gjort gjældende, at Regnskabsførslen i Bergens Assuranceforening i det Hele har været utilfredsstillende, og som Bevis herfor har han fremdraget enkelte Tilfælde, hvor der efter hans Mening er begaaet Feil fra Foreningens Side i dens Regnskabsforhold ligeoverfor Medlemmerne. Uden at gaa nærmere ind paa disse enkelte Tilfælde, skal jeg indskrænke mig til at bemærke, at forsaavidt der her maatte være begaaet Regnskabsfeil, hvilket synes at være Tilfældet med en fremlagt Kontokurant, er det under enhver Omstændighed aldeles uberettiget heraf at slutte, at ikke Foreningens Regnskabsvæsen og Revision har Krav paa almindelig Tillid.

Jeg kan saaledes heller ikke finde, at der i Sagen er oplyst særlige Omstændigheder, som skulde kunne begrunde Hannevigs Vægring af at betale Tilskud, forinden han har faaet anstille Revision af Regnskaberne.

Subsidiært har Hannevig fremsat et Par specielle Indsigelser.

Forsaavidt han har gjort gjældende, at der skulde tilkomme ham Erstatning for et i Vinteren 1896—97 efter Udfærdigelsen af den sidste Regning fra Assuranceforeningen dispacheret Havari til Afdrag paa det ham afkrævede Beløb, maa det være tilstrækkeligt at bemærke, at dette, efter hvad der er paa det rene, er et ganske nyt Anbringende i Høiesteret, mod hvilket der er protesteret fra Appell.s Side. Der er saaledes kun Tale om den af Hannevig allerede for Søretten fremsatte, men af denne paa Grund af det Resultat, hvortil den kom i Hovedspørgsmaalet, ikke behandlede Indsigelse mod at betale Tilskud for Skibet „Amy." Denne Indsigelse grundes for det første derpaa, at Indst. Chr. Hannevig ikke var Eier af dette Skib, som derimod tilhørte hans Broder E. Hannevig. Det er for Søretten paastaaet og ikke betimelig benegtet, at Foreningen, da Skibet indmeldtes, var vidende om dette Forhold. Paa den anden Side er det imidlertid paa det rene, at Skibet indmeldtes i Foreningen af Chr. Hannevig i eget Navn, at Policen udfærdigedes paa hans Navn, at det er ham, der senere har betalt de paaløbne Præmier, og at det ligeledes er ham, der har i flere Portioner modtaget og i eget Navn kvitteret for Erstatning i Anledning af Skibets Forlis. Men naar Indst. paa denne Maade ligeoverfor Foreningen i enhver Henseende har optraadt som Skibets Repræsentant,

finder jeg, at dette maa være afgjørende for, at ogsaa Tilskudspræmierne kan afkræves ham uden Hensyn til, hvorledes Eiendomsforholdet i Virkeligheden stiller sig.

Hannevig har imidlertid videre gjort gjældende, at Pligten til at erlægge Tilskud for „Amy" i ethvert Fald er bortfaldt derved, at Skibet er totalt forlist, og at Erstatningsbeløbet er udbetalt ham, uden at der er skeet Fradrag for Tilskud eller taget Forbehold om senere Udligning af Tilskud.

Ogsaa denne Indsigelse finder jeg aldeles ugrundet. Om at gjøre Fradrag for Tilskudspræmien kunde der ikke engang være Tale, da Erstatningsbeløbet forfaldt til Betaling, idet den endnu ikke var beregnet. Og at det skulde være nødvendigt for Foreningen ved Udbetaling af Erstatningsbeløb at tage udtrykkeligt Forbehold om Foreningens Ret til overensstemmende med Lovene senere eventuelt at udligne et Tilskud, indser jeg ikke, hvorledes man vilde begrunde.

Jeg finder, at der efter Omstændighederne er Grund til at paalægge Hannevig at erstatte Modparten Processens Omkostninger saavel for Søretten som for Høiesteret.

Konklusion:

Skibsrederˇ Chr. Hannevig bør til Bergens Assuranceforening betale 21.784 — en og tyve Tusinde syv Hundrede og otteti fire — Kroner 63 — sexti tre — Øre samt 5 — fem — Procent i aarlig Rente af 13.352 Kroner 76 Øre fra 14de til 30te November 1896 og af Kr. 21.784 Kroner 63 Øre fra 30te November 1896, til Betaling sker.

I Procesomkostninger for Sjøretten og Høiesteret betaler Hannevig til Bergens Assuranceforening 800 — otte Hundrede Kroner.

Assessor *V. Scheel*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessorerne *Motzfeldt* og *Birkeland*, de extraordn. Assessorer, Adv. *Mejdell* og Sorenskriver *Blom* samt Assessor *Reimers*: Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Ved Sjøretsstævning af 10de Juni 1897 og efter forgjæves anstillet Forligsmægling har Bergens Assuranceforening sagsøgt Skibsreder Chr. Hannevig til Betaling af skyldig Assurancepræmie med Renter med Kr. 21.784,63

samt 5 % Renter af Kr. 13.352,76 fra 14de til 30te November 1896 og af Kr. 21.784,63 fra 30te November 1896 til Betaling sker. — Citantskabet har fremlagt Kontokurant, udvisende det paastævnte Beløb.

Indstævnte har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Omkostninger.

Som Frifindelsesgrund har han for det første paaberaabt, at hans Indtrædelse i Foreningen med de af ham repræsenterede Skibe var foranlediget ved, at Citantskabets herværende Agent foreviste ham Beretning for 10 Aars Drift uden Tilskud; i Tillid til, „hvad Beretningen udviste og lovede" skeede Indmeldelsen. Da der saa for 1894 kom et enormt Tilskud, var dette et Brud paa de Forudsætninger, hvorunder Indstævnte var gaaet ind i Foreningen.

Retten skal bemærke, at saavidt Indstævnte hermed vil sige, at bristende Forudsætninger paa denne Maade skulde befri ham, kan han ikke heri gives Medhold. En Beretning om tidligere heldig Drift giver ingen Ret til at forudsætte saadan ogsaa for Fremtiden, og de Forventninger, Indstævnte i saa Maade maatte gjøre sig, er uden Betydning for hans Medkontrahent.

Dernæst anfører Indstævnte, at da der pludselig for 1894 og 1895 kom enorme Tilskud, nemlig for 1894 tilsammen 241% og for 1895 72 % Tilskud paa Præmien, maatte dette vække hans Mistanke, saamegetmere som det ogsaa forøvrigt viste sig, at Citantskabets Regnskabsvæsen ikke har været i den ønskeligste Orden. Det kunde tænkes, at der i Opgjørene for 1894 og 1895 var medtaget Skader, som hørte hjemme i tidligere Aar, og som derfor var Indstævnte uvedkommende. Indstævnte har derfor gjentagende begjæret Adgang til at lade Citantskabets Bøger og Regnskaber undersøge ved en dygtig og upartisk Revision, som han vilde bekoste. Da Foreningens Virksomhed er ophørt, vilde en saadan Revision ingen Ulempe forvolde. At der er givet Bestyrelsen Decharge, kan ikke binde Indstævnte, der ikke ved disse Leiligheder har været tilstede, saamegetmere som det fremlagte Regnskab har været altfor summarisk til, at nogen virkelig Prøvelse af dette har kunnet finde Sted.

Nogen saadan Adgang til Revision er ham imidlertid aldrig givet, endskjønt — efter hans Mening — Retten hertil er en ligefrem Følge af hans Stilling som ansvarligt Medlem af Foreningen. Desuden mener han, at Citantskabets Udskrift af dets Bøger, forsaavidt Indstævnte angaar, intetsomhelst Bevis kan medføre for denne Betalingspligt, saalænge den ikke legitimeres ved Fremlæggelse af Bøger og Regnskaber.

Overensstemmende hermed benægter han Citantskabets Krav som ubevist; han gjør derhos opmærksom paa, at Tilskudsbeløbene ikke stemmer med hans Bøger.

Retten skal bemærke, at Indstævnte vistnok maa gives Medhold i, at den pludselige Forandring, som Aarene 1894 og 1895 medførte i Citantskabets Status, til nogen Grad virker forbausende, ligesom det ogsaa ved det fremlagte maa ansees godtgjort, at Citantskabets Regnskabsvæsen ikke har været i nogen særdeles tilfredsstillende Stand. Naar han videre, som Grund til, at Revision burde tilstedes ham, anfører sin Stilling som ansvarligt Medlem af Foreningen, skjønnes dette ikke at kunne faa nogen Betydning for nærværende Sag; vil Indstævnte søge at tiltvinge sig Adgang til Revision, maa det ske gjennem særskilt Søgsmaal.

Af større Vægt er den Indvending mod Søgsmaalet, at Citantskabets Krav ikke paa nogen Maade er legitimeret, uden forsaavidt som Kontokurant er ham meddelt. Det er fra Citantskabet stærkt gjort gjældende, at en generel Benægtelse af dennes Rigtighed ikke kan tillægges Vægt, naar den ikke tillige rettes mod de enkelte Poster i den. Dette vil det ogsaa udenvidere have Ret i, saafremt Indstævntes Indsigelser var rettet alene mod, hvad der kommer til Udtryk i Kontokuranten. Dette er imidlertid ikke Tilfældet; hvad Indstævnte retter sin Indsigelse mod er den Udligning af Bidrag, som forsaavidt ham angaar — fører til den foretagne Belastning med Tilskudspræmier etc., med andre Ord mod selve Grundlaget for Citantskabets Opgjør. I saa Henseende er at bemærke, at man ved at indtræde som Medlem af et gjensidigt Assuranceselskab vistnok forbinder sig til at betale, hvad der af Aarets Skader og Udgifter falder paa ens Part efter rettelig Repartition. Derimod lader der sig heraf ikke udlede at man uden videre pligter at betale, hvad der af Bestyrelsen er reparteret. Er der f. Eks. af denne taget med et Forlis, der i Virkeligheden vedkommer et andet Aar, vil en protesterende Interessent ikke kunne tilpligtes at deltage i Dækkelsen heraf. Denne Adgang til at gjøre Indsigelse mod den opstillede Regningsmaade vil man for det første have ved Generalforsamlingen, men dernæst ogsaa, naar de i Henhold til den udlignede Tillægspræmier indkræves ved Rettergang.

Hvad angaar Betydningen af den Decharge, som in casu er Bestyrelsen givet, saa kan denne ikke strækkes længere end til at gjælde Bestyrelsens Ansvar for den ordinære Præmie, eller med andre Ord for, hvad den har havt i Kasse. En Generalforsamling eller et Repræsentantskab er ikke en dømmende Myndighed, der kan berøve Selskabets Debitorer de dem tilkommende Indsigelser, og forsaavidt angaar Tilskudspræmier er Medlemmerne Debitorer En Decharge kan efter sin Natur kun være bindeude for de Deltagende qua Kreditorer. Efter Rettens Mening kan Citantskabet derfor ikke paaberaabe sig den givne Decharge som noget, der uden videre binder Indstævnte. Hvad Vægt der kan tillægges den som Bevismiddel vil afhænge af Omstændighederne. Det er i nærværende Sag paa det rene, at der ikke til Grund for Repræsentantskabets Beslutning om Decharge ligger noget andet Regnskab end det, som Dok. 2 ad 8 fremlagte; dette er ikke saadant, at der af det kan vindes nogetsomhelst Indtryk af, hvorvidt Direktionens Fordelingsmaade er korrekt eller ikke. Dets Vedtagelse kan derfor ikke heller tillægges nogen Betydning som Bevismiddel.

Det næste Spørgsmaal bliver da, om et Medlem, der sagsøges til Betaling af Tillægspræmier, selv maa tilveiebringe Bevis for, at Kravet beror paa feilagtig Beregning, eller kan kræve Bevis for, at de Skader, til hvis Dækkelse, der søges Bidrag, rettelig vedkommer ham. I saa Maade maa det afgjørende være, at det for Foreningen, repræsenteret ved sin Bestyrelse er en let Sag at legitimere sit Krav, ialfald saavidt, at det sagsøgte Medlem kan afgjøre, mod hvilke specielle Poster han vil rette sit Angreb. For det enkelte Medlem vil det derimod bero paa en Tilfældighed, hvorvidt det har saadan Kjendskab til Direktionens Handlemaade, at det kan fremkomme med specielle Indsigelser. Det maa derfor kunne forlanges af Citantskabet, at det ialfald opgiver, hvilke Skader, der er at dække ved Aarets Præmier og Tillægspræmier. Et saadant Generalopgjør maa selvfølgelig være opsat for Be-

regningens Skyld, og det synes da ikke at kunne være nogen væsentligere Byrde at fremlægge en Kopi af det.

Under nærværende Sag er imidlertid intet andet fremlagt end en Udskrift af Indstævntes Konto, og efter det oven anførte kan denne ikke for sig alene være tilstrækkelig til Legitimation af Citantskabets Krav. Saameget mere maa dette gjælde efter Citantskabets noget besynderlige Nægtelse af at lade Indstævnte paa egen Bekostning foretage Revision.

Der kunde være Spørgsmaal om at frifinde Indstævnte alene for Tiden, idet der vistnok er væsentlig Sandsynlighed for, at han vil vise sig at være pligtig til at betale endel af det paasøgte Beløb og Mulighed for, at han skylder det hele. Da Citantskabet imidlertid har havt fuld Adgang til at fremlægge de fornødne Bevisligheder under nærværende Sag, antages Resultatet dog rettest at være fuld Frifindelse.

Paa Indstævntes specielle Indsigelse vedkommende „Amy" bliver der for Retten ingen Anledning til at indlade sig.

Processens Omkostninger antages at burde ophæves.

Thi konkluderes.

Skibsreder Chr. Hannevig bør for Bergens Assuranceforenings Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

30—8—1898.

Kristen Johanssen.

Jeg kan ikke tiltræde førstvoterendes Konklusion.

Jeg mener, at Indstævnte, som enhver anden Interessent i Bergens Assuranceforening maa være underkastet Foreningens Love og de Bestemmelser, som disse indeholder.

Indstævnte har paastaaet, at Underskuddene for 1894 og 1895 er saa store, at der er Sandsynlighed for, at man har belastet disse Aar med Tab, som rettelig vedkommer andre Aar. Citantskabet anfører herimod, at det er almindelig bekjendt, at 1894 og 1895 idetheletaget var særdeles uheldige Assuranceaar, og bragte ogsaa flere andre Foreninger overmaade store Tab.

De irettelagte Regnskabsforhold med andre Interessenter viser Feil og Feilregninger, men saadant tør vistnok indtræffe ogsaa ved andre Foreninger og Forretninger, og Foreningens Regnskabsforhold kan derfor ikke siges at være mislig ført.

Angaaende Udligningen af eventuelt Over- eller Underskud bestemmer Lovenes § 24, 3die Passus;

„Den Over- eller Underballance, som Regnskabet udviser, fordeles i lige Forhold efter den Nettopræmie, hvert Skib eller Skibspart har havt at tilsvare i Aaret".

Det tilkommer Repræsentantskabet efter Lovenes § 9 e) aarlig at vælge Revision. f) at decidere Foreningens Regnskaber, efterat samme er blevne revideret."

Efter Foreningens Love har Generalforsamlingen at afgjøre enhver Sag.

De irettelagte Udskrifter af Bergens Assuranceforenings Forhandlingsprotokol og af Bergens Repræsentantskabs Forhandlingsprotokol udviser, at Regnskabet for 1894 er godkjendt af Generalforsamlingen 25de Marts 1896 og i Overensstemmelse med Revisionens Indstilling vedtaget af Repræsentant-

skabet 31te Marts 1896, at Regnskabet for 1895 er godkjendt af Generalforsamlingen 1ste Marts 1897 og i Overensstemmelse med Revisionens Indstilling vedtaget af Repræsentantskabet 8de Marts 1897.

Dermed er Lovenes Bestemmelser iagttaget og fyldestgjort.

Generalforsamlingen var efter Foreningens Love det Forum, hvor Indstævnte skulde have forebragt sin Fordring paa Revision udenfor den, som Foreningens Love bestemmer.

Generalforsamlingen vilde da have havt at beslutte angaaende denne Indstævntes Fordring.

Dette er ikke skeet.

Jeg finder ikke, at Indstævnte paa Grundlag af en generel Benægtelse af Rigtigheden af Udligningen af Underskuddene kan nægte Betaling.

Citantskabets Paastand bliver saaledes at tage tilfølge. Jeg er enig i, at Omkostningerne ophæves.

Thi konkluderes:

Skibsreder Chr. Hannevig bør til Bergens Assuranceforening betale Kr. 21.784.63 samt 5% Renter af Kr. 13.352,76 fra 14de til 30te November 1896 og Kr. 21.784,63 fra 30te November 1896 til Betaling sker.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse.

Processens Omkostninger ophæves.

6—9—1898.

H. F. Schetelig.

Enig med Førstvoterende i Konklusionen og i alt væsentligt ogsaa i hans Præmisser.

10—9—1898.

T. Bassøe.

83.

Norges Høiesteret, den 4de November 1903.

Søforsikringsselskabet „Poseidon"

(Adv. Schiander)

mod

Dampskibet „Tronda"s Rederi og dets Fører, M. B. Syrdahl

(Adv. Carl Lundh).

Et Rederi ansees ansvarligt efter *Sjøfartslovens § 8* for Skade, forvoldt Ladningen ved en Grundstødning, der skyldtes en efter Høiesterets Formening tilregnelig Feiltagelse fra Førerens og Lodsens Side med Hensyn til en Fyrlampes Placering.

Assessor *Roll*: Nærværende Sags Gjenstand og nærmere Omstændigheder fremgaar af Præmisserne til Bergens Sørets Dom af 31te Oktober 1902. Ved denne blev saaledes kjendt for Ret:

„De Indstævnte, Dampskibet „Tronda"s Rederi og dets Fører M. B. Syrdahl, bør for Citantskabet, Søforsikringsselskabet „Poseidons" Tiltale i denne Sag fri at være.

Processens Omkostninger ophæves.

Sørettens Dom er af Søforsikringsselskabet indbragt for Høiesteret, hvor af Appell. er nedlagt saadan Paastand:

At Dampskibet „Tronda"s Rederi og dets Fører M. B. Syrdahl in solidum tilpligtes at betale Søforsikringsselskabet „Poseidon" de paasøgte Kr. 8859.01 med lovlige Renter fra 4de Oktober 1901 og Sagens Omkostninger for begge Retter.

De Indstevnte har paastaaet Sørettens Dom stadfæstet og sig tilkjendt Procesomkostninger for Høiesteret.

Jeg kommer til et andet Resultat end Søretten. Det er paa det Rene, at man ombord paa „Tronda" gik ud fra, at den nye Fyrlampe ved „det Naue" var tændt, og at det var den, man saa, efterat man havde passeret Ringholmen. Det er ligeledes paa det Rene, at det var, fordi man gik ud fra den nævnte urigtige Forudsætning, at Skibet stødte. Havde man ombord kjendt til det virkelige Forhold, vilde Skibet ikke være stødt. Nu mener jeg, at det var en Feil, der maa medføre Ansvar, at man ombord paa „Tronda" under de givne Omstændigheder uden videre gik ud fra den omhandlede Forudsætning. Det var paa behørig og almindelig Maade fra Fyrvæsenet tilkjendegivet de Søfarende ikke alene, at der vilde paa et nyt Sted blive opført en ny Fyrlampe ved „det Naue", men ogsaa, at der midlertidig paa den gamle Fyrlampes Plads vilde blive anbragt en Pælelanterne, som vilde brænde fra 15de Juli, til den nye Fyrlampe var tændt; og der var ikke blevet udfærdiget nogen Meddelelse om, at den nye Fyrlampe var tændt. Under disse Omstændigheder pligtede Fører og Lods ombord paa „Tronda" at gaa ud fra, at det var eller ialfald kunde være den midlertidige Pælelampe, som brændte Natten mellem den 19de og 20de August 1901. Selv om de, efter hvad de havde hørt og seet, havde Grund til at tro, at den nye Lampe allerede var blevet tændt, pligtede de saavidt muligt at skaffe sig sikker Kundskab herom, før de gik ind i det trange Løb. Men der er ingen Antydning til, at de har anstillet nogensomhelst Undersøgelse i den Retning. De gik

vistnok ind mod Løbet med sagte Fart, men det skede, efter hvad der er oplyst, ikke af Hensyn til Uvished om Fyrets Plads eller for at vinde Tid for at faa Sikkerhed derom. Og der er ikke ført noget Bevis for, der er efter mit Skjøn heller ikke nogen Sandsynlighed for, at Forholdet var saadant, at de ikke kunde have skaffet sig saadan Sikkerhed. Det kunde muligens, som af Søretten fremhævet, have været forbundet med nogen Risiko at stoppe Farten. Men den Risiko, Skibet løb ved ikke at have Sikkerhed om, hvor Fyret nu stod, var, som det viste sig, endnu meget større. Efter hvad Lodsen selv som 1ste Vidne under Søforklaringen har udtalt, havde han enten ikke læst eller, hvis han havde læst, atter glemt det Afsnit af Fyrvæsenets Bekjendtgjørelse, som handlede om den midlertidige Lygte. Her ligger aabenbart den egentlige Grund til, at man ombord paa „Tronda" forholdt sig, som man gjorde. Man mente, at var der et Fyrlys ved „det Naue", kunde dette ikke være noget andet end Lyset fra den nye Fyrlampe. Det maa efter mit Skjøn karakteriseres som en ikke ringe Feil, at man paa „Tronda" har læst Fyrvæsenets Bekjendtgjørelse saa flygtig og overfladisk, at man ikke er blevet opmærksom paa eller har kunnet glemme et saa vigtigt Afsnit af den, og jeg finder Feilen saa lidet undskyldelig, at den maa medføre Ansvar.

Jeg kommer saaledes til det Resultat, at jeg vil votere for Tilfølgetagelse af Appell.s Paastand.

Forsaavidt det her for Retten fra Indst.s Side er fremholdt, at det ikke skulde gaa an at give almindelig Namsdom mod Rederiet, da dette efter Søfartsloven kun hefter med Skib og Ladning, skal jeg bemærke, at denne Indsigelse er ny; den kan ikke sees at være fremkommet for Underretten, og mod Appell.s Protest kan der derfor intet Hensyn tages til den.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder finder jeg, at Sagens Omkostninger saavel for Søretten som for Høiesteret bør ophæves.

Konklusion:

De Indstevnte, Dampskibet „Tronda"s Rederi og dets Fører, M. B. Syrdahl, bør en for begge og begge for en, til Appellanten, Søforsikringsselskabet „Poseidon", betale 8859 — otte Tusinde otte Hundrede femti og ni — Kroner 1 — en — Øre med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 4de Oktober 1901, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Thoresen*: Jeg kommer til samme Resultat som Søretten og kan ogsaa ialt væsentligt henholde mig til Sørettens Begrundelse, idet jeg ikke finder, at Sagen efter de for Høiesteret fremkomne nye Oplysninger, væsentlig en Korrespondance mellem Fyrdirektøren og Appell.s Advokat, er kommet i nogen for Appell. gunstigere Stilling. Jeg finder med Søretten og under Henvisning til, hvad den anfører, at Skibets Vedkommende, ikke uden Grund er gaaet ud fra, at det nye Fyr ved „det Naue" Natten mellem den 19de og 20de August 1901 allerede var tændt. Fyret Qvæstionis var, efter hvad der er oplyst, ved den Tid fuldt færdigt til Benyttelse, kfr. Fyrdirektørens Skrivelse af 19de September 1903. Den 20de August, altsaa Dagen efter, sees det at være tændt. Nogen Bekjendtgjørelse om det nye Fyrs Tænding sees ikke at være udfærdiget før senere, og det var heller ikke Meningen, at nogen saadan skulde udfærdiges. Det blev tændt alene paa Grundlag af Bekjendtgjørelsen af 29de Mai 1901, hvori det heder: den midlertidig opsatte Pælelanterne vil brænde fra 15de Juli, til den nye Fyrlampe bliver tændt. De, der befor Farvandet, maatte altsaa være forberedt paa, at dette naarsomhelst kunde finde Sted; de fik da handle efter bedste Skjøn, hvilket ogsaa er gjort. Om de i saa Henseende har taget Feil, er denne Feiltagelse ikke af den Beskaffenhed, at den efter min Formening bør medføre noget Ansvar. Det er anført, at Skibets Vedkommende, før de gik frem i Farvandet, burde have skaffet sig Vished for, hvorledes det forholdt sig med Fyret. Men det er mig ikke klart, hvorledes der under de forhaandenværende Omstændigheder, i en mørk Nat og i et farligt og vanskeligt Farvand, skulde have været Anledning til at skaffe sig saadan Oplysning. Det har været gjort gjældende som en grov Forsømmelse fra Lodsens Side, der maa medføre Ansvar, at han ikke har været opmerksom paa den Del af Bekjendtgjørelsen af 29de Mai 1901, der omhandler den midlertidige Anbringelse af en Pælelanterne.

Jeg kan imidlertid ikke finde, at denne Omstændighed kan være af nogen afgjørende Betydning for Sagen, da jeg antager, at selv om Lodsen havde været bekjendt hermed, var han beføiet til at forudsætte, at Lyset hidrørte fra det nye, ikke fra det midlertidige Fyr. Jeg antager derhos, at efter hvad der er

oplyst om de atmosfæriske Forhold den paagjældende Nat — Natten var mørk og med Regnbyger — har det ikke været muligt for Kaptein og Lods med Nøiagtighed at observere Beskaffenheden af det tændte Lys og derigjennem at komme til Vished om, hvorvidt dette skrev sig fra det nye Fyr eller ikke, før det var for sent. Med Hensyn til Skibets Manøvrering er det paa det Rene og mellem Parterne in confesso, at der under den af Kaptein og Lods antagne Forudsætning, at Lyset hidrørte fra det nye Fyr, intet er paa Manøvreringen at udsætte.

Jeg vil i Henhold til, hvad jeg saaledes har anført, votere for Stadfæstelse af Sørettens Dom med Ophævelse af Processens Omkostninger for Høiesteret.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom*: Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:* Ligesaa.

Assessor *Stang:* Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Andenvoterende.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Hambro:* Paa samme Maade enig med Førstvoterende.

Justitiarius *Løchen:* Ligesaa.

Høiesteret Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sørettens Dom er saalydende:

Natten mellem 19de og 20de August 1901 stødte Dampskibet „Tronda" paa Tur nordfra til Bergen paa Grund ved „det Naue" et Par Mil fra Bergen, hvorved det fik saadan Skade, at det bragtes synkefærdig til Byen. Ladningen bestod bl. a. af et Parti Fisk, som var assureret i Søforsikringsselskabet „Poseidon", og da dette formener, at Grundstødningen er forvoldt ved Forsømmelse eller Uagtsomhed af Skibets Fører, saa har det sagsøgt denne og ifølge Søfartslovens § 8 tillige Skibets Rederi til at betale, hvad der af Citantskabet efter Fradrag af Fiskens Udbringende er udredet som Erstatning for den, nemlig Kr. 8859.01, foruden Renter og Omkostninger. Naar de Indstevnte tillige er paastaaede tilpligtede at erstatte Citantskabet dets Bidrag til Bjergnings- og Havarigrosse Omkostninger, saa er der i den Anledning intet Beløb opgivet, hvorfor Sagen maa begrændses til den førstnævnte Paastand.

De Indstevnte har paastaaet sig frifundne.

Da Fyrlampen paa Parisholmen ved „det Naue" var nedbrændt, blev der under 29de Mai 1901 udfærdiget en Bekjendtgjørelse fra Fyrdirektøren om, at den ikke vilde blive gjenopført paa samme Sted men paa Baaen paa Sundets Sydside, samt at den vilde lyse rødt Lys fra fri østenom Bastholm og Jacobse gjennem Nord og Vest til fri østenom Parisholmen (se det frem-

lagte Kart.) Da den nye Fyrlampe ikke blev færdig til Tændingstid 15de Juli, heder det videre i Bekjendtgjørelsen, vilde der paa den gamle Fyrlampes Plads blive anbragt en Pælelanterne, der vilde vise fast hvidt Lys, og som vilde brænde fra 15de Juli indtil den nye blev tændt.

Efter det ved „Trondas" Søforklaring den 22de August 1901 oplyste, gik man der ombord, da man om Natten fik se Fyrlampen, ud fra, at den var den nye, som var tændt, hvorfor Fyrlampen, da Skibet nærmede sig den, holdtes lidt paa Bagbord Baug, hvilket, da den nye Lampe i Virkeligheden endnu ikke var tændt, men Pælelanternen paa den gamles Plads fremdeles brændte havde til Følge, at man straks fik se Land ret forud. Der blev da givet fuld Fart forover med Styrbord Ror for at gaa klar af Odden, hvor den gamle Lampe stod, men da Afstanden til Land var mindre end beregnet, stødte Skibet med Styrbord Side. Roret blev da øieblikkelig lagt Bagbord med fuld Fart agterover for ikke at gaa paa Grunden ved den nye Lampe, og efterat man var kommen klar, blev der givet Fart forover og Sundet passeret.

Ifølge den ovennævnte Bekjendtgjørelse vilde den nye Lampe blive tændt, saasnart den var færdig, uden nogen forudgaaet ny Bekjendtgjørelse om, naar det vilde ske. Efter hvad der ved Søforklaringen er vidnet, havde man paa „Tronda", da den 11 Dage før den 19de August ved Dagen passerede „det Naue" paa Nordgaaende fra Bergen, faaet det bestemte Indtryk, at den nye Lampe var fuldt færdig til at tages i Brug, og at dette Indtryk ikke var ugrundet eller var langt fra det virkelige Forhold, fremgaar deraf, at den blev tændt Dagen efter „Trondas" Grundstødning og altsaa den 20de August. Under disse Omstændigheder kan Retten ikke anse den Ting, at man forudsatte den nye Lampe at være tændt, dengang Grundstødningen skeede, som nogen Forsømmelse eller Uagtsomhed, idet der maatte være ligesaa god Grund til at forudsætte, at Tændingen allerede var iværksat, som det modsatte. Hvad Citantskabet særlig fremholder, er imidlertid, at man maatte være bleven betimelig oplyst om det virkelige Forhold derved, at Pælelanternen paa den gamle Lampes Plads viste fast hvidt Lys, hvorimod den nye Lampe skulde vise rødt Lys i en Vinkel, som „Tronda" kommende nordfra, maatte passere, før den kom ind i dens hvide Lys (se Kartet), hvortil kommer, at den nye Lampe havde okkulterende Lys — Omstændigheder som Skibets Fører og Lods ifølge Proceduren var vidende om. Den nye Lampes Lysvidde er 6,4 Kvartmil — hvad da antagelig ogsaa Pælelanternes var — og man vilde derfor, siger Citsk., hvis den nye Lampe havde været tændt, i nogen Tid have set det røde Lys fra „Tronda", før man fik se det hvide, istedenfor at man nu kun saa det sidstnævnte, hvorved det maatte indsees, at det ikke kunde være den nye Lampe. Søforklaringens 4de Vidne, 1ste Maskinist paa „Tronda", har forklaret, at han var paa Dæk et Øieblik, kort før man kom til Skjelanger, og at det da var meget mørkt, hvorfor han snarest for paakommende Tilfældes Skyld begav sig ned i Maskinen, hvorhos 1ste Vidne Lodsen forklarer, (se ogsaa 2det Vidne Styrmandens Prov) at Mørket var saa tæt, at han ikke saa sig istand til at finde noget Sted, hvor Skibet efter Grundstødningen kunde sættes paa Land. I det Uddrag af Skibets Journal, som ved Søforklaringen i det Væsentlige er stadfæstet, heder det, at Kl. 12 Midnat passeredes Skjelanger Kl. 10.10 Fm. passeredes Ringholmen, styrende nu med fuld, derpaa halv Fart Farvandets Kurs, til

man fik se Fyrlygten ved „det Naue", da Veiret nu var temmelig mørkt og disigt, samtidigt som en Byge faldt ind, styredes med sagte Fart ned mod Fyrlygten. Da Skibet nærmede sig Lygten, holdtes denne lidt paa B. B. Baug etc. Heraf maa det fremgaa, at man havde passeret Ringholmen (se Kartet) forinden man mørkt og disigt som det var, fik se Fyrlampen, og naar det anførte sammenholdes med 4de Vidnes Forklaring om, at „idet Skjelanger passeredes, gik de med halv Fart, lidt efter, nogle Minuter med fuld Fart, saa en Tid med halv Fart, hvorefter de i omtrent 8—9 Minuter gik med sagte Fart, derpaa signaliseredes fuld Fart forover" (hvorefter Skibet strax stødte) saa har man altsaa, efterat Ringholmen var passeret, gaaet med halv Fart en Tid, forinden Fyrlampen observeredes, hvorpaa man, da den var seet, gik med sagte Fart (d. e. mindre end halv) i en Tid som 4 Vidne anslaar til 8—9 Minuter, lige til man var klods i Odden, hvor den gamle Lampe havde staaet. Naar da den Omstændighed kommer til, at der samtidig med, at man fik se Fyrlampen og begyndte at gaa med sagte Fart, kom en Byge, der maa antages, saalænge den varede, at have fordunklet Fyrlyset og gjort det vanskeligt at observere det nøiagtigt, saa maa den rimelige og sandsynlige Forklaring være den, at man ikke fra først af, da man fik Fyrlampen i Sigte, har kunnet klargjøre sig dens Farve; men at dette først er skeet, da man var kommet saa langt frem — fri østenom Bastholm —, at man allerede befandt sig i det Strøg, hvor ogsaa den nye Fyrlampe skulde vise hvidt Lys. Hvad angaar, at dette skulde være okkulterende, saa maa de Indstevnte have Ret i, at Fyrlyset under de forhaandenværende Forhold, og særlig, naar der indtraf en Byge som nævnt, lettelig vilde kunne fortone sig saa usikkert, at det blev vanskelig at afgjøre, om det var okkulterende eller fast. At stoppe Skibet maatte i det tætte Mørke og i et saa overmaade trangt Farvand være forbundet med Risiko, og ifølge det anførte, har man nærmet sig Sundet med den størst mulige Forsigtighed, nemlig med „sagte" Fart, hvormed maa menes en Fart saa ringe, som den overhovedet kan være, naar Farøiet skulde kunne styres. Hvad angaar Styringen med Lampen holdt lidt om Bagbord, saa maatte den være i Overensstemmelse med den Forudsætning, som man gik ud fra, nemlig at det var den nye Fyrlampe, man havde for sig, idet det med Hensyn til Citantskabets Kritik over Styringen selvfølgelig maa haves for Øie, at man i Nattens Mørke og det yderst trange Farvand ikke kunde gaa efter andet end Fyrlampens Lys. Heller ikke antages det efter Omstændighederne at være noget at udsætte paa, at man i sidste Øieblik slog fuld Fart forover for Styrbords Ror for derved at komme klar af Odden.

Retten kan saaledes ikke finde, at det, naar samtlige Momenter tages i Betragtning, lader sig gjøre at betegne det indtrufne som forvoldt ved Forsømmelse eller Uagtsomhed af Skibets Vedkommende, hvorimod det maa siges at hidrøre fra et Sammenstød af uheldige Omstændigheder, som ingen med Føie kan gjøres ansvarlig for. De Indst. vil derfor blive at frifinde, idet dog Processomkostningerne vil blive at ophæve.

84.

Kungl. Maj.ts Dom, den 28 September 1903.

Lysoljeförvaringsaktiebolaget i Örnsköldsvik

emot

Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag.

Enligt konnossement den 30 November 1899 erkände Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag sig hafva i prämen „T. B. 216“ emottagit 200 fat Nobel Chrystal fotogen att levereras till Lysoljeförvaringsaktiebolaget i Örnsköldsvik med vilkor att, der is hindrade, lasten skulle lossas på emottagarens bekostnad och risk utan afdrag å frakten. Sedan den ångare, som bogserade prämen, på grund af isförhållandena ansett sig icke kunna fortsätta resan till Örnsköldsvik utan anlöpt Sundsvall och der lossat lasten, har mellan parterna uppstått tvist, huruvida Transportbolaget härigenom brutit fraktaftalet och förty gjort sig skyldigt till skadeersättning i förhållande till Lysoljeförvaringsbolaget. Domstolarna ansågo is hafva hindrat resans fortsättande och någon ersättningsskyldighet således icke kunna åläggas Transportbolaget.

Enligt ett den 30 November 1899 dagtecknadt konnossement erkände Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag sig hafva i prämen „T B 216,“ destinerad till Örnsköldsvik, emottagit 200 fat Nobel Chrystal fotogen att levereras till Lysoljeförvaringsaktiebolaget eller order emot viss frakt. „Å konnossementet fanns följande anteckning: Der is hindrar lossas lasten på emottagarens bekostnad och risk utan afdrag å frakten“.

Den 1 December 1899 afgick Transportbolagets ångare „Sandhamn“ från Stockholm, bogserande nämnda pråm och en annan pråm, som skulle lossa i Sundsvall. Ångaren blef under vägen norrut uppehållen af storm och kom först den 9 December till Sundsvall. Befälhafvaren ansåg sig på grund af isförhållandena icke kunna fortsätta resan utan aflemnade fotogenprämen i Sundsvall, hvarefter lasten på Lysoljeförvaringsbolagets bekostnad fördes å jernväg till Örnsköldsvik. Sistnämnda bolag betalade frakten för transporten enligt konnossementet.

Lysoljeförvaringsbolaget instämde härefter till Stockholms Rådstufvurätt Transportbolaget samt anförde: Vid ifrågavarande tid var farvattnet till Örnsköldsvik isfritt med undantag af hamnen vid nämda stad och en smal sträcka närmast land. „Sandhamn" hade utan hinder af is kunnat föra prämen fram till iskanten utanför Örnsköldsviks hamn samt lossa lasten på iskanten. I stället för att gå öster om Bremön, hvilket varit naturligt, om färden gälde Örnsköldsviks distrikt, hade „Sandhamn" gått in i Sundsvallsbugten, der is verkligen låg några tum tjock och der det måhända var svårt nog att taga sig fram. Anledningen härtill var att „Sandhamn" bogserade en annan pråm, destinerad till Sundsvall. Då Transportbolaget åtagit sig att föra fotogenlasten till Örnsköldsvik kunde bolaget visserligen hänga ännu en pråm på samma bogserare, men egde ej rätt att låta hänsyn till denna práms bestämmelseort inverka hindrande på uppfyllelse af konnossementet med Lysoljeförvaringsbolaget. Då Transportbolaget sålunda utan giltig anledning brutit fraktaftalet yrkades åläggande för detta bolag att ersätta Lysoljeförvaringsbolaget den skada och förlust, som härigenom uppkommit med 989 kronor 35 öre.

Transportbolaget bestred käromålet. Resan hade måst afbrytas på grund af ishinder och enligt konnossementet aflemnades lasten i Sundsvall. Is låg utefter hela kusten från Bremö norrut och förbi inloppet till Örnsköldsvik. Äfven om „Sandhamn" kunnat forcera isen till Örnsköldsvik hade den ej med prämen kunnat inkomna i Örnsköldsviks hamn, och att lossa lasten å iskanten hade varit ett så farligt företag, att ingen befälhafvare skulle vågat inlåta sig derpå. Vid transport af prämar måste man hålla sig i närheten af land för att kunna få skydd i händelse af storm „Sandhamn" kunde derför ej gå ute i öppna sjön, der den för öfrigt också kunde blifvit infrusen.

Sedan parterna å ömse sidor förebragt utredning angående isförhållandena, yttrade Rådstufvurätten i dom den 24 Oktober 1901.

I saken vore upplyst och styrkt, att, sedan Stockholms Transport och Bogseringsaktiebolag enligt konnossement den 30 November 1899 i prämen „T. B. 216" mottagit 200 fat Nobel Chrystal fotogen att levereras till Lysoljeförvaringsaktiebolaget i Örnsköldsvik med vilkor att, der is hindrade, lasten skulle lossas på emottagarens bekostnad och risk utan afdrag å frakten, Transportbolaget tillhöriga bogserångfartyget „Sandhamn" den 1

December 1899 på morgonen afgått från Stockholm, bogserande nämda pråm, men af storm uppehållets $1^1/_2$ dygn i Öregrund och $3^1/_2$ dygn å Gefle redd; att efter det nämnda ångfartyg och pråm derifrån afgått den 8 December och följande natt legat i en nödhamn vid Agön, resan den 9 December klockan 6 f. m. fortsatts, dervid till en början mött issörja och ungefär vid Bålsö is, först tum så kallad blåis, som sedermera tilltagit i tjocklek; att norr om ön Gran till Bremökalf sjön varit isbelagd hela vägen och is varit synlig så långt ut till sjös, som man med ögat kunnat se; att vid Bremökalf isen tilltagit till 3 eller 4 tums tjocklek; att det då varit 16 till 20 grader kallt; att efter det „Sandhamn" i närheten af Bremön upphunnits af bogserångfartyget „Thor", som bogserat ett fartyg, och sedermera jemväl af bogserbåten „Herkules" med en pråm, ångfartyget „Thor", som vore inrättadt för isbrytning, gjort ränna i isen, hvari de båda andra ångfartygen, kopplade bredvid hvarandra, fört de bogserade farkosterna till Sundsvall, dit ankomsten skett omkring klockan 10 på kvällen samma dag och der resan slutats;

och enär, om än blifvit utredt, att vid tiden i fråga öppet vatten funnits utanför kusten ett stycke söder om Hernön och derifrån såväl till Köpmanholmens lastageplats i Nätra socken som ock till Malmöfjerden utanför Örnsköldsvik, befälhafvaren å ångfartyget „Sandhamn" emellertid icke i den rådande starka kölden och då vid Bremön is varit synlig så långt ut till sjös som ögat förmått se, kunnat, på sätt Lysoljeförvaringsbolaget påstått, hafva varit skyldig att, efter att å Bremön hafva inhemtat upplysning om isförhållandena norrut, gå österom Bremön och söka genom isen uppnå öppet vatten för att derigenom komma närmare Örnsköldsvik, utan bemälde befälhafvare tvärtom måste hafva haft skäl anse, att han genom ett dylikt förfarande obehörigen äfventyrat fartyg och last;

ty och då följaktligen is hindrat resans fortsättande och således någan ersättningsskyldighet icke kunde åläggas Transportbolaget på grund af underlåtenhet att fullgöra fraktaftalet,

kunde den af Lysoljeförvaringsbolaget i saken förda talan icke bifallas, men skulle med afseende å saken beskaffenhet parterna sjelfva vidkännas hvar sina kostnader å saken.

En ledamot af Rådstufvurätten var af skiliaktig mening och yttrade. Emedan Transportbolaget enligt konnossement den 30 November 1899 i bolaget tillhöriga prämen „T. B. 216" här i Stockholm mottagit 200 fat Nobel Chrystal fotogen att levere-

ras till Lysoljeförvaringsbolaget i Örnsköldsvik med rätt för Transportbolaget att, der is hindrade, lossa lasten på mottagarens bekostnad och risk utan afdrag å frakten, åt hvilket förbehåll med hänsyn till årstiden, hvarunder konnossementet utfärdats, icke finge gifvas vidsträcktare tolkning, än att det afsåge allenast is af sådan beskaffenhet, som bogserångfartyg med pråm på släp icke kunde genombryta eller eljest lämpligen kringgå, samt upplyst vore att, sedan Transportbolaget tillhöriga ångfartyget „Sandhamn", bogserande ofvan nämda pråm jemte en annan till Sundsvall bestämd pråm, den 1 December 1899 lennat Stockholm och den 9 samma månad på middagen anländt i närheten af den söder om inloppet till Sundsvall belägna Bremön, ångfartyget vikit in i det tillfrusna sundet vester om Bremön och jemte 2 andra Transportbolaget tillhörige bogserångfartyg, som der upphunnit detsamma, fört de båda pråmarna genom isen till Sundsvall, dit de anländt på aftonen samma dag, men att fartyget derstädes kvarlemnat båda pråmarna och påföljande dag återvändt till Stockholm; ty och som i strid mot den af Lysoljeförvaringsbolaget åstadkomma utredning om isförhållandena i de farvatten, hvarå fartyget till fullgörande af konnossementet bort färdas, det icke genom den af Transportbolaget förebragta bevisning kunde anses styrkt, att derstädes då förefunnits is af sådan beskaffenhet som med förhållandet i konnossementet afsåges, samt Transportbolaget således icke varit berättigadt att, på sätt som skett, aflemna lasten annorstädes än i bestämmelseorten och derigenom måste kännas skyldigt att godtgöra Lysoljeförvaringsbolaget de kostnader, som genom Transportbolagets berörda underlåtenhet blifvit Lysoljeförvaringsbolaget tillskyndade; alltså och då ostridigt vore att, sedan Lysoljeförvaringsbolaget i Sundsvall för utfående af lasten nödgats till fullo erlägga den i konnossemetet bestämda frakten. Lysoljeförvaringsbolaget för lossning af lasten i Sundsvall och dess forsling derifrån med jernväg til Örnsköldsvik måst utbetala 882 kronor 75 öre, äfvensom att Lysoljeförvaringsbolaget tillika utgifvit för undersökning af isförhållandena i norrländska farvattnen till Lotslöjtnanten Liljeqvist 17 kronor 65 öre, Länsmannen Sundelius 3 kronor 35 öre, Lotsen Nordlund 6 kronor och Lotsen Norlin 3 kronor samt till Notarius Publicus Svensson för en i saken omnämnd protest 6 kronor 35 öre, eller sammanlagdt 919 kronor 10 öre, men då utredning saknades om innehållet af de telegram, som afsåges i fjerde posten af den utaf Lysoljeförvaringsbolaget

ingifna räkningen och beträffande 8de och 9de posterna i samma räkning å tillhopa 55 kronor 75 öre, Lysoljeförvaringsbolaget i alla händelser sjelf borde vidkännas kostnaderna för lastens forsling inom staden Örnsköldsvik, Lysoljeförvaringsbolaget icke kunde för samma räknings innehållt illerkännas ersättning utöfver ofvannämda i räkningen ingående belopp, 919 kronor 10 öre, fann bemälde ledamot skäligt på det sätt bifalla Lysoljeförvaringsbolagets i saken förda talan, att Transportbolaget förpligtades att till Lysoljeförvaringsbolaget genast mot kvitto utbetala 919 kronor 10 öre jemte 5% årlig ränta derå från stämningsdagen den 10 Maj 1900 til dess betalning skedde äfvensom att godtgöra Lysoljeförvaringsbolagets rättegångskostnader med 1280 kronor jemte hvad som åtginge til lösen af Rådstufvurättens protokoll i saken.

Såväl Lysoljeförvarings — som Transportbolaget sökte ändring i Svea Hofrätt, sistnämnda bolag beträffande rättegångskostnaden.

Hofrätten fann i dom den 27 juni 1902 ej skäl vare sig att bifalla af Lysoljeförvaringsbolaget i Hofrätten framstäld anhållan om vittnesförhör eller att i anledning af någondera partens fullföjda talan göra ändring i Rådstufvurättens dom samt stadgade att parterna skulle vidkännas hvar sina utgifter å saken i Hofrätten.

Två af Hofrättens ledamöter voro af skiljaktig mening och utläto sig:

Emedan Transportbolaget enligt det i saken åberopade konnossementet af den 30 November 1899 i den bolaget tillhöriga prämen „T. B. 216“ emottagit ifrågavarande 200 fat fotogen att levereras i Örnsköldsvik till Lysoljeförvaringsbolaget med förbehåll allenast att, der is hindrade, lasten finge på emottagarens bekostnad och risk lossas utan afdrag å fragten, samt i saken vore utredt att, sedan Transportbolaget tillhöriga ångfartyget „Sandhamn“, bogserande nämnda pråm, den 9 December 1899 på e. m. kommit i närheten af Bremö, prämens bogserande till Örnsköldsvik, derest ångfartyget hållit kurs öster om Bremö, hvilken kurs, enligt hvad i saken blifvit upplyst, bogserbåtar med pråm på släp ofta plägade hålla, kunnat under de närmast derpå följande dagarna försiggå utan hinder af is i vidare mån än att inloppet til Örnsköldsvik varit tillfruset från en sträcka, belägen ungefär midt emellan Malmön och Barön, hvarest förefunnits en fast iskant, invid hvilken lossning af fotogenpartiet kunnat ega rum;

ty och då tillika vore upplyst, att befälhafvaren å ångfartyget utan svårighet kunnat såväl å Bremö som i den å fastlandet på något afstånd från nämnda ö belägna hamnplatsen Galtström erhålla upplysning om isförhållandena norrut,

samt Transportbolaget följaktigen icke varit berättigadt att, på sätt som skett, aflemna lasten på längra afstånd från Örnsköldsvik än vid förenämnda iskant och således måste anses pligtigt ersätta Lysoljeförvaringsbolaget den kostnad och skada samma bolag tillskyndats i följd af motpartens underlåtenhet att fullgöra sitt åtagande i konnossementet;

alltså och då ostridigt vore att, sedan Lysoljeförvaringsbolaget för utfående af lasten enligt i konnossementet bestämd frakt sistnämnda bolag för lossning af lasten i Sundsvall och dess forsling derifrån med jernväg till Örnsköldsvik måst erlägga 882 kronor 75 öre, äfvensom att bolaget tillika utbetalt för undersökning af isförhållandena i norrländska farvattnen til Lotslöjtnanten Liljeqvist 17 kronor 65 öre, till t. f. Länsmannen Sundelius 3 kr. 35 öre, till extra Lotsen Nordlund 6 kr. och till Lotsförmannen Norlin 3 kr. samt för verkställd protest 6 kr. 35 öre eller sammmenlagdt 919 kr. 10 öre, men utredning saknades om innehållet af de telegram, för hvilka Lysoljeförvaringsbolaget fordrat ett belopp af 14 kr. 50 öre, och det icke blifvit visadt, att eller i hvad mån samma bolag borde undgå att sjelf vidkännas den af bolaget guldna kostnad, tillhopa 55 kr. 75 öre, för fotogenpartiets forsling inom Örnsköldsvik, samt Lysoljeförvaringsbolaget för den händelse fotogenpartiet blifvit aflemnadt vid ofvannämnde iskant, måst bekosta partiets fraktande derifrån och till Örnsköldsvik,

pröfvade bemälde ledamöter rättvist att, med ändring af Rådstufvarättens dom i hufvudsaken, på det sätt bifalla Lysoljeförvaringsbolagets derutinnan förda talan, att Transportbolaget förpligtades att till Lysoljeförvaringsbolaget mot kvitto utgifva 919 kronor 10 öre, dock med afdrag af den kostnad, fotogenpartiets lossning och fraktande från iskanten till Örnskjöldsvik kunde anses hafva skäligen betingat; och skulle beloppet af denna kostnad, derest parterna ej kunde derom enas, bestämmas af gode män, utsedde i den ordning Lagen om skiljemän den 28 Oktober 1887 stadgar, med rätt för part, i händelse af missnöje med skiljemännens beslut, att deremot föra talan genom stämning inom 30 dagar från det skiljedomen blifvet honom i hufvudskrift eller afskrift delgifven; och förpligtade samme ledamöter

Transportbolaget att från stämningsdagen den 10 Maj 1900 till dess betalning skedde gälda 5% årlig ränta å det belopp, hvilket sålunda blefve till betalning fastställdt.

Vidkommande rättegångskostnaden funno ledamöterna, med afslag å Transportbolagets ändringssökande, skäligt att, i anledning af motpartens fullföljda talan, på det sätt ändra Rådstufvurättens dom, att Transportbolaget ålades att ersätta Lysoljeförvaringsbolagets utgifter å saken vid Rådstufvurätten med 1285 kronor och skulle parterna sjelfva vidkännas sina kostnader å saken i Hofrätten.

Lysoljeförvaringsbolaget fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t.

Transportbolaget yrkade fastställelse af Hofrättens dom.

På hemställan af Nedre Revisionen pröfvade Kungl. Maj.t med afslag å af Lysoljeförvaringsbolaget framstäld begäran om vittnesförhör, rättvist fastställa Hofrättens dom samt att ersätta motparten dess kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 150 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Kungl. Majt.s dom.

85.

Danmarks Højesteret, den 19 November 1903.

Enken efter Fiskemester Jean Baptiste Marie Valentin Lemenant, Léonide Perrine Leroy og deres 5 Børn.

(Højesteretssagfører Shaw efter Ordre)

kontra

Kaptajn Chr. B. Knudsen (Højesteretssagfører Asmussen).

Den i Samlingens Aargang II. S. 145 ff. som No. 31 refererede Dom af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn stadfæstes af Højesteret, idet Højesteret fandt det betænkeligt at gaa ud fra, at Kapteinen havde paadraget sig Strafskyld efter Straffelovens § 198. Ansvar for Tab af Menneskeliv vilde kun kunne støttes paa *Straffelovens § 302*, og Erstatningsansvar saaledes være betinget af Strafskyld.

Efter den indankede Doms Afsigelse er Indstevnte, Kaptajn Chr. B. Knudsen, afgaaet ved Døden, og hans Dødsbo er derefter indtraadt i Sagen. Selv om det skete Sammenstød, som i Dommen antaget, maa tilskrives Fejl fra Kaptajn Knudsens Side, findes det dog efter samtlige Sagens Oplysninger betænkeligt at gaa ud fra, at han under de foreliggende Omstændigheder har paadraget sig Strafskyld efter Straffelovens § 198, og da der kun under denne Forudsætning kunde blive Spørgsmaal om at paalægge ham det under denne Sag omhandlede Erstatningsansvar, der alene vilde kunne støttes paa Straffelovens § 302, maa det billiges, at han ved Dommen er frifunden. Processens Omkostninger for Højesteret findes at kunne ophæves. De Salærer, som tilkomme Appellanternes for Højesteret beskikkede Sagførere, og de nedenfor anførte Godtgjørelser ville være at udrede af det offentlige.

Thi kjendes for Ret:

Sø- øg Handelsrettens Dom bør ved Magt at stande. Til Justitskassen betale Appellanterne 2 Kr. I Salarium for Højesteret tillægges der Højesteretssagfører O. Hansen's Dødsbo 100 Kr. og Højesteretssagfører Shaw 150 Kroner samt i Godtgjørelse for havte Udlæg Overretssagfører Høst 169 Kr. 82 Øre og Høiesteretssagfører Shaw 53 Kr., hvilke Beløb udredes af det offentlige.

Indhold: 81. Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Solovens § 8? — 82. Norges Høiesteret: Bergens Assuranceforening mod Chr. Hannevig. — 83. Norges Høiesteret: Søforsikringsselskabet „Poseidon" mod Dampskibet „Tronda"s Rederi og dets Fører, M. B. Syrdahl. — 84. Kungl. Maj.ts Dom: Lysoljeförvaringsaktiebolaget emot Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag. — 85. Danmarks Høiesteret: Enken efter Fiskemester Jean Baptiste Marie Valentin Lemenant, Léonide Perrine Leroy og deres 5 Børn kontra Kaptajn Chr. B. Knudsen.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 32	Aargang IV	1903

86.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 1ste Oktober 1903.

Handelsfirmaet „Provision Import Co. limtd."

(Overretssagfører Oppenheim)

mod

Aktieselskabet: „Det forenede Dampskibs Selskab".

(Overretssagfører Simonsen.)

Et Par Fade Fedt befindes ved Ankomsten til Kjøbenhavn med S/S „Norge" fra New York beskadigede, og Modtagerne indstævnte Rederiet til Betaling af Erstatning, men Rederiet blev frikjendt i Henhold til *Sølovens § 142* idet Skaden maatte antages at skyldes Emballagens egen Svaghed.

Den 11te Juni 1902 ankom der med Dampskibet „Norge" tilhørende Aktieselskabet: „Det forenede Dampskibs Selskab", mærkede , der vare afsendte fra Chicago den 17de Maj og hertil fra New York 50 „firkins" (Fade) Fedt (compound lard), ankomme til og ladede ombord i Skibet kort før dets Afgang fra

New York den 23de Maj. Fadene vare bestemte til Handelsfirmaet „Provision Import Co. lmtd.“, der atter havde solgt dem videre til en Grosserer her, som lod dem afhente fra „Larsens Plads“, hvor de vare blevne oplossede, dog at han foreløbig lod to Fade blive staaende, fordi de vare beskadigede, medens han senere overtog disse til en lavere Pris.

Den 19de Juni tilskrev det nævnte Handelsfirma det forenede Dampskibs Selskab om de 2 Fade, der saaledes vare fundne beskadigede, idet Firmaet forbeholdt sig Ret til Erstatning derfor, og, da der ikke opnaaedes Enighed, lod Firmaet ved tvende af Retten udmeldte Mænd foretage en den 15de Juli f. A. afholdt Besigtigelsesforretning over de omtalte to Fade, hvorved disse erklæredes at være en Del ramponerede, idet Bundene vare ituslaaede og tildels borte, saa at Mærket paa dem kun delvis kunde konstateres, og idet noget af Indholdet var borte, medens Resten var tilsmudset og uappetitlig, hvorfor Mændene kun ansatte Værdien af de to firkins til 35 Kroner, medens de i uskadt Stand vilde have været 70 Kr. værd. Om selve Fadenes Beskaffenhed kom der derimod ikke til iøvrigt at foreligge nogen Udtalelse.

Den 22de Juli f. A. paastævnede derpaa Firmaet nærværende Sag, hvorunder det fordrede det forenede Dampskibs Selskab som Indstævnt gjort ansvarligt for den de to omtalte Fade tilføiede Beskadigelse og sig derfor hos samme tilkendt de nysnævnte 35 Kr. samt den ved Besigtigelsesforretningen hafte Udgift af 21 Kr. tilsammen 56 Kr. med Renter deraf 5% fra Stævningens Dato foruden Sagsomkostninger.

De Indstævnte have paastaaet sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de, næst at protestere mod, at der tillægges den ommeldte, over en Maaned efter Fadenes Ankomst paa et Sted, hvor Fadene havde henstaaet uden Tilsyn, afholdte Besigtigelsesforretning, til hvilken de slet ikke havde været varslede, men om hvilken de kun havde faaet Meddelelse en Times Tid i Forvejen uden da at have kunnet lade møde, nogensomhelst Betydning, have gjort gjældende, at der ikke paahvilede dem noget Ansvar for den de 2 Fade tilføiede Skade og i saa Henseende have paaberaabt sig saavel Sølovens §§ 142, 146 og 148 som nogle af de i det af Skibet udstedte Konnossement for de paagjældende Varer optagne Klausuler.

Under Sagen er det uomtvistet, at de 2 Fade, der vare bragte ombord sammen med de 48 andre ubeskadigede Fade, af

samme Mærke i tilsyneladende uskadt Stand, havde lidt den Skade, hvorom der er Tale, og som opdagedes ved Skibets Ankomst til Kristiania, hvorfor de dèr bleve ombundne med Seildug, paa Skibets Rejse hertil. Det maa, efter hvad der er fremkommet, imidlertid tillige anses for tilstrækkelig godtgjort, *at* de ommeldte Fade først kom ombord kort før Indladningen i New York blev sluttet, *at* de bleve anbragte paa Nr. 4 Overdæk i 2 Rækker oven paa noget Kassegods uden andre Varer ovenpaa, *og at* de bleve omhyggelig stuvede dèr og forbleve liggende stuvede saaledes med fornødent Stuvningstræ imellem paa hele Rejsen, og det maa derfor anses for gjort antageligt og for det ubetinget sandsynligste, at Skaden paa de 2 Fade, der laa i den underste af de to Rækker, hidrørte fra, at disse to Fade — hvilket, som anført, ikke er blevet nærmere undersøgt — vare forfærdigede af tyndere eller noget mindre stærkt Træ end de andre eller være noget mindre omhyggelig sammenarbejdede end de andre Fade og derfor ikke havde kunnet taale det Tryk, som de ikke kunde undgaa at blive Gjenstand for paa Skibets Rejse.

Da Skibet derefter ifølge Sølovens § 142 ikke kan gjøres ansvarligt for Skaden, ville de Indstævnte blive at frifinde, uden at der findes Anledning til at komme ind paa, hvad der iøvrigt er anbragt. Sagens Omkostninger ville være at tillægge de Indstævnte med 25 Kr. 63 Øre.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet „Det forenede Dampskibs Selskab" bør for Tiltale af Sagsøgerne i Handelsfirmaet „Provision Import Co. lmtd." i denne Sag frie at være, og bør Sagsøgerne betale de Indstævnte 25 Kr. 63 Øre i Sagsomkostninger inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

87.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, den 21de Oktober 1903.

Rhederen for Barkskibet „Weser"

(Overretssagfører A. Bang)

mod

Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel"

(Overretssagfører A. Damm.)

En Paastand paa Erstatning for Manco i en Ladning Trælast tages ikke tilfølge, fordi Modtagerne havde fjernet Ladningen fra Skibssiden og unddraget den Skipperens Kontrol uden at sørge for paa behørig Maade og i behørig Tid, *jfr. Sølovens § 148*, at faa konstateret, om der forelaa en Manco.

Under nærværende Sag har Rhederen for Barkskibet „Weser" af Groningen, Hr. Joh. Wallenstein, paastaaet de Indstævnte: Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel" ved dens Bestyrelse dømt til at betale ham Resten af den skyldige Fragt for en med nævnte Skib fra Trångsund i Finland hertil overført Ladning Brædder og Planker med 3595 Kr. 18 Øre — hvortil han har nedsat det oprindelig paastævnede Beløb af 3781 Kr. 23 Øre — med Renter deraf 5% fra Stævningens Dato den 30te December 1902 foruden Sagsomkostninger. De Indstævnte have erkendt, at de af Fragten for den nævnte Trælastladning ikke have betalt de paastaaede 3595 Kr. 18 Øre, men de have ikke desto mindre fordret sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostninger, idet de have gjort gældende, at de overfor Sagsøgeren have Krav, foruden paa et Beløb af 74 Kr. 04 Øre fra en Arrestforretning, hvilket Beløb de dog overfor hans Indsigelse have frafaldt, paa en Erstatning af 2982 Kr. 64 Øre, fordi der efter Skibets Ankomst hertil viste sig en Manko i den udlossede Rumlast til det nævnte Beløb, og endvidere paa at faa betalt 1505 Kr. 24 Øre af Skibet, hvilket Beløb er tillagt dem ved en her den 7de November f. A. opgjort Dispache i Anledning af et Skibet paa den omtalte Reise tilstødt Groshavari. De Indstævnte have fordret de anførte 2982 Kr. 64 Øre og 612 Kr. 54 Øre

af den nysnævnte 1505 Kr. 24 Øre likviderede mod de paastaaede 3595 Kr. 18 Øre, medens de have forbeholdt sig at faa Resten af det sidstnævnte Beløb dækket paa anden Maade.

Det er under Sagen givet, at Barkskibet „Weser" afgik fra Trångsund i Finland den 1ste Oktober 1901 med en Ladning, der ifølge Specifikation paa de udfærdigede to Konnossementer bestod af en Rumlast, hvis Dimensioner i Tykkelse og Bredde vare 1½" × henholdsvis 8, 7, 6, 5½, 5 og 4½", 1¼" × henholdsvis 6 og 5½" og 1" × 6" og af en Dækslast, hvis Dimensioner vare 1" × henholdsvis 4½ og 4", og ¾ × henholdsvis 4½ og 4", og det er endvidere uomtvistet, at Rumlasten da udgjorde ialt 366₃₁₇ Petersborg Standards (74477 Stykker) og Dækslasten ialt 80₁₆₆ Standards, tilsammen 446₈₈₃ Standards.

Det er derhos givet, at Skibet faa Dage efter Afrejsen fra Trångsund fik voldsom Storm i finske Bugt med overbrydende Søer, hvorved en betydelig Del af Dækslasten skylledes overbord — Størrelsen deraf har efterhaanden været noget forskellig angiven, men er endelig bleven anslaaet til 33₈₃₀ Standards (under Hensyn dertil er det, at Restfragten er opgjort til de fordrede 3595 Kr. 18 Øre) —, og led Skibet selv derhos et ikke ringe Havari. Som Følge deraf tyede Skibet endnu i Oktober 1901 ind til Hangø, hvor det viste sig nødvendigt at losse først Dækslasten og derpaa (i November 1901) hele Rumlasten (derunder maatte i alt Fald en 400 Planker saves over og hugges itu for at faa dem op af Lasten), hvilket skete i Pramme, og blev derpaa hele Ladningen anbragt i Land, uden at det er oplyst hvorledes, medens Skibet midlertidig repareredes. Det henlaa som Følge deraf og af Vinteren i Hangø indtil hen i Foraaret f. A., hvorpaa det atter indtog Ladningen — om der derved foregik nogen ny Tælling, og hvorledes denne Indladning i det hele foregik, foreligger der slet intet — og afgik Skibet derpaa hertil, hvor det ankom ved Udgangen af Maj f. A. og blev fortøjet — som det maa antages efter de Indstævntes Begæring — ved Asiatisk Kompagnis Plads. Ladningen blev derpaa losset sammesteds i Tiden fra Begyndelsen af Juni til den 19de s. M., da Losningen skal have været afsluttet, og maa det efter det fremkomne antages, at de Indstævnte have ladet møde ved samme ved deres Formand Svendsen, der foranledigede de lossede Varer henlagt i Ranker paa Pladsen, men uden at der iøvrigt foreligger nogetsomhelst nærmere om, hvorledes Losningen foregik eller ved hvem. Af Sagsøgeren er det anbragt, at der fra Skibets Side

to Gange var blevet rettet en Forespørgsel til de Indstævntes nysnævnte Formand, om der ønskedes Optælling af Lasten, hvilket imidlertid blev besvaret med Nej, men dette er benægtet af de Indstævnte og ikke bevist. En i alt Fald delvis Optælling nærmest fra de Indstævntes Side synes vel at maatte have fundet Sted, forsaavidt det netop er disse, der under Proceduren have opgivet, at det ved Optælling efter Ankomsten hertil viste sig, at der manglede, som anført, 33$_{880}$ Standards af Dækslasten, men, ligesom der i alt Fald ikke fandt nogen Optælling Sted i Fællesskab, saaledes ses der slet ikke da at have fundet nogen fuldstændig Optælling Sted fra de Indstævntes Side og særlig ikke nogen Optælling af Rumlasten, saa lidt som der ses da at have været Tale om, at der manglede noget af denne.

Den Told, der skulde betales af Ladningen, og for hvilken der blev kvitteret den 21de Juni f. A., blev ikke beregnet paa Grundlag af nogen Opmaaling eller Optælling, men væsentligst i alt Fald paa Grundlag af Skibets oplyste Lastedrægtighed, og deraf kan altsaa intet uddrages.

Da Losningen omtrent var tilendebragt, blev der den 18de Juni f. A. af de Skibsmæglere, der da havde med disse Forhold at gøre, begært af Retten udmeldt tvende trælastkyndige Mænd til — „til Brug ved Dispacheringen," altsaa i alle de paagældendes Interesse, — at taxere Ladningen, der opgaves at skulle bestaa af ca. 446 Standards, konstatere sammes Skader særlig hvad der var beskadiget af Søvand og hvad af Brækage, og konstatere Mankoen. De i Henhold dertil udmeldte to Mænd have i den af den afgivne den 4de Juli f. A. daterede Beskrivelse af deres Forretning meddelt, at de den 20de Juni havde indfundet sig paa Asiatisk Kompagnis Plads, hvor en Repræsentant for de omtalte Skibsmæglere og en Repræsentant for de Indstævnte da var tilstede og der faaet Ladningen paavist, henlagt i Ranker paa Pladsen, og at de skønnede, at ca. 5 Standards deraf var beskadiget ved Brækage og kun kunde anslaaes til 15 Øre pr. Kubikfod, medens Resten var mere eller mindre beskadiget ved Søvand, og at Værdien deraf kunde sættes for de 1" og de $^{3}/_{4}$" Udskudsbrædder til 30 Øre og for al den øvrige Ladning til 65 Øre pr. Kubikfod, alt ufortoldet. De tilføiede derhos inden Underskriften at ifølge en dem af de Indstævnte forevist specificeret Opgørelse af de forskjellige Dimensioner (— efter Bredde og Tykkelse —) udviste en Optælling af Ladningen et samlet Kvantum af 46$_{886}$ Standards for Dæks-

lasten, medens den ifølge Fakturaen skulde udgøre 80166 Standards, altsaa en Manko paa samme af 33880 Standards, og et samlet Kvantum for Rumlasten af 338407 Standards, medens den ifølge Fakturaen skulde udgøre 366217, altsaa en Manko derpaa af 27810 Standards (— det hele Fakturakvantum 446888, det hele optalte Kvantum 384748 og den hele Manko 61640 Standards —). Ved en under Sagens Gang foretagen Afhjemling af den nævnte Forretning have de to Mænd derhos erklæret, at de ikke vidste, om Skibet „Weser" endnu var her, da de foretog Besigtigelsen, og om hele Ladningen da var oplagt paa Pladsen, og om de besaa den hele Ladning, saa lidt som om hele denne var medtagen i den dem viste Optælling, som ikke var foretagen i deres Nærværelse, men vistnok først efter deres Besigtigelse den 20de Juni, og at de i alt Fald først havde faaet samme efter denne Besigtigelse, og at de intet vidste om Adskillelsen mellem Dækslast og Rumlast uden fra Optællingen.

Den omtalte Optælling var, efter hvad der endvidere er fremkommet, foretagen efter Anmodning af de Indstævnte af en ikke hos dem ansat tidligere Formand hos et andet Trælastfirma Poulsen, der derom under Sagen har forklaret følgende edelig: Han begyndte samme vistnok en 5 à 6 Dage, efter at Losningen af „Weser" var endt, og gjorde den færdig i Løbet af en 3 à 4 Dage (om Tidspunktet for samme har han iøvrigt som det sandsynligste anført en Tid af Juni f. A. der ligger noget tidligere, end Optællingen efter det oplyste kan være foregaaet). Han udførte den ganske alene paa den tit omtalte Plads, hvor Trælasten henlaa i forskellige Partier sondret efter de forskellige Dimensioner, uden at der var andet Træ i Nærheden. Hvad der havde været Dækslast og hvad Rumlast, havde han faaet opgivet af de Indstævntes ovennævnte Formand Svendsen, der havde givet ham en Specifikation over Rumlasten; om der forinden Optællingen var bortført noget af Trælasten, vidste han ikke. Ved Besigtigelsen havde han ikke været tilstede. Under Optællingen havde han i sin Lommebog efterhaanden opskrevet Antallet af, hvad han talte, og paa Grundlag af en Udskrift deraf havde de Indstævnte ladet Resultaterne udregne i Standards, hvilket han, der forstod sig derpaa, imidlertid bagefter havde gennemgaaet, saa at han, som sket, nogle Dage efter (den 5te Juli) havde ved sin Underskrift kunnet bekræfte, at den hele Rumlast da kun udgjorde 338407 Standards.

Ved Skrivelse af 5te Juli f. A. meddelte de ommeldte

Skibsmæglere til de Indstævnte, at de havde forelagt de to Besigtigelsesmænds ovennævnte Forretning af 4de s. M., hvori var optaget Opgørelse over, hvad der formentes oplosset her fra „Weser," for dette Skibs Kaptajn — som altsaa da endnu synes at have været her — og at de paa hans Vegne skulde meddele, at han bestemt protesterede mod den nævnte Opgørelses Rigtighed og hævdede, at der intet havde manglet her af Rumladningen undtagen mulig nogle enkelte itubrudte Brædder. Dette Brev synes de Indstævnte først at have besvaret ved en Skrivelse af 23de Juli, hvori de bestemt fastholdt den omtalte Opgørelses Rigtighed med Fremhævelse af, at der intet var bortført forinden Optællingen men derhos tilbød, at der blev foretaget en ny fælles Optælling ved to Personer, hver valgt af den ene Part, paa hvilket Tilbud Sagsøgeren dog ikke gik ind. — Om hvad der derefter maatte være foregaaet vedrørende Forholdet, foreligger der intet.

Under Sagen har der ikke været nogen Tvist om, at, hvis der ved Losningen her forefandtes den ommeldte Manko i den afskibede Rumlast af 27810 Standards, vilde den de Indstævnte tilkommende Erstatning derfor paa Grundlag af den ved Besigtigelsesforretningen skete Taxation af Varerne udgøre de af dem krævede 2982 Kr. 64 Øre. Omvendt er det af de Indstævnte erkendt, at hvis denne Manko antages ikke at have været tilstede, vil den paa Grundlag deraf opgjorte Dispache blive at omgøre — hvorom der ogsaa under Hensyn dertil ses at være taget Forbehold ved Slutningen af Dispachen — og at de derfor i saa Fald heller ikke her under Sagen kunne gøre Krav paa den dem ved Dispachen, hos Sagsøgeren tillagte oven omtalte Godtgørelse af 1505 Kr. 24 Øre. I Forbindelse dermed skal det endnu bemærkes, at hvis den omtvistede Manko antages at have været tilstede, vil den efter det foreliggende ikke, som af Sagsøgeren forment, kunne blive at henføre under Groshavariet, men maa udelukkende falde Skibet til Last.

Naar henses til de Omstændigheder, der laa forud for den omhandlede Ladnings Ankomst hertil, og hvormed ogsaa de Indstævnte maa antages da i det væsentlige at have været bekendte, burde der efter Rettens Anskuelse ubetinget have fundet en fælles Optælling af Ladningen Sted fra Skibets og de Indstævntes Side under selve Losningen, hvad der maa antages ikke at have været noget til Hinder for, og Skibet burde ikke have undladt at lade foretage en saadan Optælling, selv om de Ind-

stævnte lod erklære, at de ikke brød sig derom, hvad der som omtalt, er anbragt fra Skibets Side, men benægtet og ikke bevist. Men den blotte Undladelse deraf findes dog ikke, saaledes som Forholdet iøvrigt foreligger, at kunne gøre Sagsøgeren ansvarlig for den paastaaede Manko. Ligesom de Indstævnte nemlig ikke selv ses paa noget Tidspunkt under Losningen at være fremkomne med nogen Begæring om Tælling af Lasten saaledes maa de efter det anførte antages efterhaanden uden videre at have modtaget det udlossede og anbragt det efter deres Skøn forskellige Steder paa den omtalte Plads, der i alt Fald ikke ses at have været undergiven offentlig Kontrol, hvorved det ikke kan anses for at have været ubetinget udelukket, at der kunde ske Sammenblanding deraf med andet Træ eller uberettiget Bortbringelse. Dertil kommer dernæst, at Skibet slet ikke kan antages at være blevet opfordret til at lade give Møde ved Besigtigelsesforretningen den 20de Juni f. A. (— de mødte Skibsmæglere kunne ikke med Føje antages da at have repræsenteret Skibet, hvad de heller ikke have anbragt —), og at der slet ikke da, jfr. Sølovens § 148, fandt nogen Kontrollering af Manko Sted. Og medens der nu vel ingen Grund er til at betvivle, at den Mand, der bagefter alene foretog den ovenfor omtalte Optælling, foretog den med Samvittighedsfuldhed og Omhu, kan der dog ikke ved den saaledes af en enkelt Privatmand, der intet kendte til, hvad der laa forud, i alt Fald flere Dage efter Losningens Slutning uden Kontrol foretagne Optælling siges at være tilvejebragt *tilstrækkeligt* Bevis for, at der ved Losningen forelaa den paastaaede eller nogen Manko i Rumlasten. At de Indstævnte den 23de Juli f. A. foreslog en ny Optælling i Fællesskab, maatte efter det foreliggende blive uden Betydning.

Da de Indstævntes Kontrakrav saaledes ikke kunne komme i Betragtning, vil der blive at give Dom efter Sagsøgerens Paastand. Sagens Omkostninger fastsættes til 150 Kr.

Stempelovertrædelse foreligger ikke.

Thi kendes for Ret:

De Indstævnte: Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel" bør til Sagsøgeren: Rhederen for Barkskibet „Weser" betale de paastaaede 3595 Kr. 18 Øre med Renter deraf 5% aarlig fra

den 30te December 1902, til Betaling sker, og 150 Kr. i Sagsomkostninger.

Det idømte udredes inden 3 Dage efter denne Doms lovlige Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

88.

Drammens Skifteret, den 26de Oktober 1903.

Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni

(Overretssagfører Scheel, Moss)

mod

H. A. Lohres Konkursbo

(Overretssagfører Orning.)

Sjøfartslovens § 268 hjemler ikke Kreditor Sjøpant for Fordring i Anledning af Reparation af Skibet, naar Kontrakten om Reparation er afsluttet af Rederen.

Moss Værft, Bjergnings og Dykkerkomp. har i Boet anmeldt Tilgodehavende Kr. 2.218.73 i H. t. to Rekambioregningen af henholdsvis $^{28}/_{3}$ og $^{6}/_{5}$ 1903 vedk. H. A. Lohres tvende Accepter paa resp. Kr. 1200 og 1000 og forfaldne henholdsvis $^{28}/_{3}$ og $^{2}/_{5}$ 1903 med Paastand om uprioriterede Udlæg, idet Anm. angives at have Sjøpanteret i den Boet tilhørende Bark Alf.

Da Fordringen under Bestridelse af Sjøpanteretten er indstillet til Anerkjendelse som uprioriteret er Sagen efter forgjæves Forligsmægling overgaaet til Skiftetvist, hvorunder de af Parterne nedlagte Paastande er overensstemmende med henholdsvis Anmelderen og den afgivne Indstilling. Cit.s Paastand er formuleret som skeet af H. t. at Boet vil give fuld Dækning til prioriterede Kreditorer og at Bark Alf kun for en uvæsentlig Del er ubehæftet. Begge Parter paastaar sig tilkjendt Sagens Omkostninger.

Firmaet H. A. Lohres Barkskib Alf undergik Høsten 1901 Reparation og Besigtigelse ved Moss Værft, hvilket var nødvendig for at Skibet kunde beholde sin Klasse i Veritas. Rederiets Indehaver reiste personlig ned til Moss og sluttede Kontrakt om Arbeidets Udførelse. Arbeidet blev tilseet af Skibets Kaptein, som opholdt sig i Moss medens Reparationsarbeidet stod paa. For Reparationsomk. erholdt Moss Værft Rederiets 2 Accepter, som ved Afbetalingen og Fornyelser er bragt ned til det nu paastevnte Beløb.

Retten skal bemærke:

At Firmaet H. A. Lohre er ansvarligt med hele sin Formue for Reparationsomkostningerne er klart efter Sjølovens § 7 1ste Led, da dets Indehaver selv har afsluttet Kontrakten. Efter Lovens Princip om Panteret i Sjøformuen skulde da nærværende Fordr. ikke være sikret ved saadan Panteret da denne kun tilstaaes i det Tilfælde, hvor Rederiet ikke er personlig forpligtet.

Citantskabet hævder imidlertid, at Sjøpanteret in casu skal være hjemlet ved Sjølovens § 48, hvorefter nærværende Contrakt hører til dem, som en Skipper udenfor Hjemstedet i Kraft af sin Stilling er berettiget til at afslutte paa Rederiets Vegne og hvilke Contrakter medfører Sjøpanteret og ved et Citat af Motiverne til Sjølovens § 268 No. 4, hvorefter Fordr., der grunder sig paa Forpligtelser, som Skipperen i denne sin Egenskab har indgaaet, er udstyrede med Sjøpanteret uanseet om Rederen har stillet sig personlig ansvarlig. Retten finder dog Cit.s Argumentation at være fuldstændig uholdbar bortseet fra, at Cit.s Lære ang. § 268 er hentet fra Sjølovens Motiver, og at Motiverne jo ikke er Lov, at videre Sjøloven ingen Bestemmelse har af saadant Indhold, og at der, saavidt vides, ingen Retsafgjørele foreligger derfor, beror Cit.s Udtalelse ang. § 268 paa en Misforstaaelse af Lovens Motiver. Meningen med hvad der udtales i Sjølovens Motiver til § 268 og som ogsaa gjentages i Platous Sjøret Sider 688—689 er selvforstaaelig, at naar Sjøpanteretten skal tjene Kreditor til Sikkerhed forat han erholder hvad han har Krav paa, bør man ikke, fordi om Kreditor i det enkelte Tilfælde maatte være personlig ansvarlig, negte Kreditor Sjøpanteret, hvor han paa Grund af de faktiske Forhold ingen Anl. har til at benytte sig af Rederens personlige Ansvar, men alene vil kunne komme til sin Ret ved at der indrømmes ham Fortrinsret i Sjøformuen.

Saadanne Tilfælde kan praktisk tænkes (Rederen kan bo i fremmed Land) og det gjælder da ikke at se sig blind paa en Theori om, at Fortrinsret i Sjøformuen og Adgang til at sagsøge Rederen personlig ikke for en og samme Fordring skal tilkomme Kreditor. Motivernes Lære er saaledes forstaaet, intet Brud paa Lovens Princip, men en konsekvent Gjennemførelse af dens Tanke. Men der er et langt Skridt herfra og til med Cit. altid at lade saavel Sjøpanteret som personligt Ansvar for Rederiet foreligge ved de § 268 nævnte Retshandler.

Denne Cit.s Lære er ikke alene udenfor, men imod Loven. At der in casu skulde foreligge Grund for Cit. til at have Panteret i Skibet ved Siden af sin Ret efter Sjølovens § 7 1ste Led er ikke paastaaet, ligesom der, efter de faktiske Oplysninger, heller ikke vil kunne blive Tale derom.

Ikke mere begrundet er Cit.s Henvisning til Sjølovens § 48. De i denne § nævnte Retshandlere medfører ikke, som Cit. gjør gjældende, Sjøpanteret efter sin Natur saaledes, at Panteret skulde foreligge uanseet hvem der havde afsluttet dem, men medfører kun Panteret hvor Skipperen har afsluttet Kontrakten, og hvor Kreditor paa Grund af de faktiske Forhold kun er henvist til Sjøformuen, hvilket regelmæssigt vil være Tilfældet udenfor Skibets Hjemsted.

Naar Cit. anfører, at det paatog sig Reparationen i Tillid til Sjøpanteretten, da har det svævet i en Retsvildfarelse, hvis Følger det selv maa bære.

Retten skal officio bemærke, at den ikke har fundet det fornødent at henvise Tvisten til Paakjendelse ved Sjøret efter Sjølovens § 312.

Sagsomkostningerne antages rettest at burde ophæves.

Thi decideres:

Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni anerkjendes som upr. Kreditor i Boet for Beløb Kr. 2.118.73.

Sagens Omkostninger ophæves.

Decisionen staar til Paaanke i 3 — tre Uger.

Retten hævet.

F. Jebe.

A. Andreassen *P. O. Kopperud.*

89.

Kungl. Maj.ts dom den 25 November 1903.

Arbetaren Carl Magnusson i Göteborg

mot

Ångfartygsaktiebolaget Trio.

Under lossning af silltunnor från ångfartyget „Sophie" brister vinschbommen och träffar en i lossningen deltagande arbetare, som dervid tillfogas kroppsskada. Rederiet ålägges jemlikt 8 § Sjölagen ersättningsskyldighet, enär skadan anses hafva uppkommit derigenom, att fartygets befäl brustit i den tillsyn befälet ålegat öfver den vid fartygets lossning använda materiel.

Lördagen den 4 Mars 1899 på aftonen var Carl Magnusson jemte åtskilliga andra arbetare sysselsatt med att lossa silltunnor från ångfartyget „Sophie", som låg förtöjdt vid kajen i Göteborgs hamn. Magnusson och en hans broder stodo å landgången vid karmen till däcksluckan för att „bära af" de tunnor, som upphissades d. v. s. allt efter som tunnorna medelst ångvinschen hissades upp föra dem, då de kommo i lucköppningen, öfver på landgången och der löstaga dem från kettingen, hvarefter tunnorna af andra arbetare öfver landgången rullades i land. Under arbetet inträffade emellertid vid 10-tiden på kvällen att det vid masten fästade block, hvarigenom vinschbommen var uppfirad, brast. Magnusson, som just i samma ögonblick skulle fasttaga två i lucköppningen sväfvande tunnor, träffades af den nedfallande bommen i hufvudet, så att han föll afsvimmad ned. Dervid vrickades venstra höftleden och förlamades venstra bennerven, så att Magnussons arbetsförmåga, till följd deraf att styrkan i venstra benet blef betydligt försvagad, är för framtiden nedsatt.

Magnusson, som ansåg berörda kroppsskada vållats genom fel eller försummelse i tjensten af fartygets befäl, instämde till Rådstufvurätten i Göteborg Ångfartygsaktiebolaget Trio såsom redare för fartyget med yrkande att bolaget måtte förpligtas att till Magnusson utgifva i skadestånd för sveda och värk 500 kronor, för mistad arbetsförtjenst under 7 månader 455 kronor och framtida men i följd af nedsatt arbetsförmåga 4200 kronor och

yrkades att dessa belopp skulle förklaras skola utgå med förmånsrätt i fartyg och frakt.

Bolaget bestred käromålet samt åberopade den af befälhafvaren å „Sophie“ i anledning af olyckshändelsen afgifna sjöförklaring, hvilken beedigats af styrmannen, en matros och en båtsman å fartyget: Fartyget hade vid olyckstillfället varit uthyrdt för tidsbefraktning till aktiebolaget Adolph Solbu & Co. Fartyget hade kommit till Göteborg på morgonen den 4 Mars 1899 och innan lossningen började hade man sett efter, att lastningsbommen med tillhörande block jemte öfriga lossningsmobilier vore i ordentligt skick. Kl. 6 på e. m. hade stufveriarbetarne slutat sitt arbete. Efter en stund hade Solbu & Co. skaffat nytt folk, deribland Magnusson. Denne hade varit ovan vid dylikt arbete, men hade ändå åtagit sig att „bära af“ eller „bära ifrån längan“. Blocket hade sprungit sönder till följd deraf, att Magnusson icke „bar“ tillräckligt „från längan“, hvadan densamma tog emot luckkarmen, hvarigenom bommen miste sitt fäste och föll ned.

Bolaget anförde vidare: Befraktaren hade, för att vinna tid, sedan det anställda stufvarelaget slutat sitt arbete Kl. 6, utan att underrätta kaptenen och sedan han begifvit sig i land, med ett nytt arbetslag ånyo börjat arbetet. Kaptenen, som saknade kännedom om detta arbete, kunde således ej öfvervaka detsamma, och följaktigen ej heller göras ansvarig för den timade skadan. Styrmannen hade ej heller medgifvit att lossningsarbetet ångo började och hade icke af kaptenen fått uppdrag att göra ett sådant medgifvande.

Magnusson bestred att han vore ovan vid arbetet i fråga. Blocket hade brustit i midten, hvilket utvisade att detsamma varit af felaktig beskaffenhet.

Det antecknades såsom ostridigt att vinschen kunde lyfta minst 1000 kg. på en gång.

Magnusson lät såsom vittnen afhöra 3 arbetare, hvilka deltagit i lossningsarbetet. Dessa ansågo Magnusson icke i någon mån varit vållande till den inträffade skadan. De två tunnor, som hängde i bommen, då blocket brast, hade vägt högst 300 kg. Ett af vittnena hade, sedan kaptenen anländt, hört denne yttra till den tullvaktmästare, som öfvervakade lossningen: „Det var en olycka, som skulle träffa oss! Jag har länge tänkt det, men jag har haft John (matrosen, som skötte vinschen) uppe och han sade att det var bra“.

Rådstufvurätten yttrade i dom den 4 Oktober 1900 att,

enär det icke mot hvad bolaget anfört och visa. kunde anses ådagalagdt, att befälhafvaren å ångfartyget „Sophie“ eller annan, för hvilken bolaget såsom egare till nämnda fartyg kunde vara ansvarig, genom fel eller försummelse vållat den skada, som den 4 Mars 1899 vid fartygets lossning drabbat Magnusson, samt någon omständighet, på grund hvaraf det lagligen kunde åligga bolaget att till Magnusson utgifva yrkadt skadestånd, ej anförts, än mindre styrkts, ogillades Magnussons talan.

Magnusson vädjade till Göta Hofrätt. Om lyftapparaten varit riktig, hade den ej bort brista förr än vid 4000 kg.s belastning och de två tunnorna hade hållit högst 300 kg. i vikt. Befälhafvaren borde hafva sjelf tillsett, att fartygets material vore i godt skick ock icke förlitat sig på hvad en måhända fullkomligt okunnig besättningskarl derom uppgifvit.

Hofrätten fann i dom den 10 Maj 1901 ej skäl göra ändring i Rådstufvurättens dom.

Två af Hofrättens ledamöter varo af skiljaktig mening samt ansågo den skada Magnusson vid ifrågavarande tillfälle tillskyndats uppkommit genom bristande tillsyn af fartygets befäl öfver den vid fartygets lossning använda materiel samt ålade förty bolaget jemlikt 8 § Sjölagen att till Magnusson utgifva skadestånd med tillhopa 2946 kronor 61 öre äfvensom att ersätta Magnussons rättegångskostnader vid Rådstufvurätten med 100 kronor.

Magnusson fullföljde sin talan hos Kungl. Maj.t. Vidhöll att befälhafvaren visat försumlighet genom att icke, då han misstänkte, att materielen icke var fullt säker, anskaffa ny sådan.

Nedre Revisionen yttrade i underdånigt betänkande:

Enär på grund af hvad i saken förekommit det lärer få antagas, att den skada, som vid ifrågavarande tillfälle tillskyndats Magnusson, uppkommit i följd deraf att fartygets befäl brustit i den tillsyn, befälet ålegat, öfver den vid fartygets lossning använda materiel,

samt bolaget, jemlikt 8 § Sjölagen, är med fartyg och frakt ansvarigt för skada, som genom befälhafvarens eller besättningens fel eller försummelse i tjensten annan tillskyndas,

hemställer Nedre Revisionen i underdånighet, att Kungl. Maj.t måtte pröfva rättvist att, med upphäfvande af domstolarnas beslut, på det sätt bifalla Magnussons i saken förda talan, att bolaget förpligtas, dock endast med fartyg och frakt, till Magnusson utgifva såsom godtgörelse för mistad arbetsförtjenst

under tiden från och med den 5 Mars 1899 till och med den 30 påföljande September, under hvilken tid Magnusson varit oförmögen till arbete, 446 kronor 61 öre äfvensom för Magnusson af kroppsskadan i öfrigt tillskyndadt lidande och men 2500 kronor eller tillhopa 2946 kronor 61 öre, hvarjemte bolaget torde åläggas gälda Magnussons kostnader å saken vid Rådstufvurätten med 100 kronor.

Saken föredrogs den 6 November 1903 i Högsta Domstolen, hvars flesta ledamöter (Justitieråden *Skarin, Huss, Thollander, Qvenzel* och *Silverstolpe)* biföllo det underdåniga betänkandet.

Justitieråden *Wijkander* och *Cassel* pröfvade rättvist fastställa Hofrättens dom.

Abonnement paa denne Domssamling tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien og koster Kr. 6.00 om Aaret, hvortil kommer Porto, der i Norge udgjør Kr. 0.30 og i Sverige og Danmark Kr. 0.54 om Aaret. Abonnement kan tegnes halvaarvis eller aarlig.

Indhold: 86. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Handelsfirmaet „Provision Import Co. limtd." mod Aktieselskabet: „Det forenede Dampskibs Selskab". — 87. Se- og Handelsretten i Kjøbenhavn: Rhederen for Barkskibet „Weser" mod Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel." — 88. Drammens Skifteret: Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerkompagni mod H. A. Lohres Konkursbo. — 89. Kungl. Maj.ts Dom: Arbetaren Carl Magnusson i Göteborg mot Ångfartygsaktiebolaget Trio.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*,
Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 33	Aargang IV	1903

90.

Norges Høiesteret, den 26de Novbr. 1903.

„Magnus Falsens" Eiere, Andr. J. Oksnæs og Petter Larsen Oksnæs

(Overretssagfører Jens B. Heyerdahl til Prøve)

mod

Det nordenfjeldske Dampskibsselskab ved dets administrerende Direktør Bull-Simonsen

(Adv. H. O. Klingenberg.)

Dæksbaaden „Magnus Falsen" og Dampskibet „Kong Helge" støder sammen med den Følge, at Dæksbaaden faar saadan Skade, at den kondemneres. Høiesteret finder, at der er Feil paa begge Sider, idet „Magnus Falsen" ved at ændre Kurs overtraadte de *internationale Sjøveisreglers § 21*, medens „Kong Helge" overtraadte *samme Reglers § 28* ved at undlade at signalisere Kursændring. I Henhold til *Sjøfartslovens § 220 andet Stykke* dømmes „Kong Helge"s Rederi til at betale den halve Skade, inkluderende Halvdelen af det indirekte Tab ved Dæksbaadens Forlis, fastsat ved Skjøn paa Parternes fælles Bekostning.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor *Hambro*: Ved Trond-

hjems Sjørets Dom af 15de April 1902 blev i nærværende Sag saaledes kjendt for Ret:

„Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab bør for Andr. J. Oksnæs og Petter Larsen Oksnæs's Tiltale i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger ophæves".

Denne Dom er af Andr. J. Oksnæs og Petter Larsen Oksnæs ved Stevning af 14de Oktober 1902 indbragt for Høiesteret, hvor af Appell. er nedlagt saadan Paastand:

At Indstevnte, det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, tilpligtes at betale til Appellanterne, „Magnus Falsens" Eiere. Andr. J. Oksnæs og Petter Larsen Oksnæs:

1. Kr. 1560.55 med lovlige Renter.

2. Erstatning for det øvrige Tab — saasom af Fiskefangst. der ved Sammenstødet er paaført Appellanterne, — Erstatningen bestemt ved Sjøretsskjøn, optaget paa Indstevntes Bekostning, med lovlige Renter af Skjønsbeløbet.

3. Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret.

Indstevnte, det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, har nedlagt Paastand om, at Sjørettens Dom stadfæstes, og at Appell. tilpligtes at betale Indstevnte Processens Omkostninger ved Høiesteret.

Angaaende Sagens nærmere Omstændigheder henviser jeg til Sjøretsdommens Præmisser.

Sagen foreligger for Høiesteret i samme Stilling som for Sjøretten.

Jeg er med Hensyn til „Magnus Falsens" Forhold kommet til samme Resultat som Sjøretten og kan i det Væsentlige henholde mig til, hvad der forsaavidt af den er anført. Ved de samstemmige og vegtige Prov fra Mandskabet paa „Kong Helge" finder jeg, at Oplysningerne stiller sig saaledes, at man nødvendigvis maa antage, at der fra „Magnus Falsens" Side er foretaget en mod Styringsplakaten af 16de Januar 1897 § 21 stridende Kursforandring. Jeg kan ikke tilegne mig den Opfatning, at Observationerne fra „Kong Helge" alene skulde bero paa „Magnus Falsens" „giring" i Sjøen. For mig stiller det sig derhos ikke lidet tvivlsomt, om ikke „Magnus Falsen" i sidste Øieblik kunde have afværget Sammenstødet ved at vige for Dampskibet. noget, som for en Dæksbaad, der her kom „rumskjøtes" for nordostlig Vind, formentlig ikke vilde have taget nævneværdig Tid.

Jeg lægger dog ikke afgjørende Vegt paa dette sidste, men anser med Sjøretten „Magnus Falsens“ ovennævnte Kursændring tilstrækkelig til at paadrage den Ansvar for det stedfundne Sammenstød.

Derimod kan jeg ikke være enig med Sjøretten i, at „Kong Helge“ i nærværende Tilfælde skulde gaa fri. Dampskibet har vitterlig undladt overensstemmende med Styringsreglernes § 28 at signalisere sin Kurs med Dampfløiten. Dette burde efter min Mening været gjort allerede første Gang, Dampskibet af Hensyn til den mødende „Magnus Falsen“ gav Bagbordror og tillige da Manøvren senere endnu en Gang gjentoges. Naar der fra Appell.s Side i denne Anledning anføres, at „Magnus Falsen“ ved saadanne Signaler itide vilde have faaet Varsel om, at „Kong Helge“ styrede Styrbord hen, og at den selv til Undgaaelse af Sammenstød havde at holde sig nærmere Valderhouglandet, saa har jeg ikke kunnet finde, at „Kong Helge“ herimod har ført tilstrækkelig Bevis for eller engang bragt det til nævneværdig Sandsynlighed, at denne dets pligtstridige Undladelse af at efterkomme Styringsreglementet har været uden Andel i Sammenstødet. Hvad der fra Dampskibets Side er anført om, at Dampfartøier ikke pleier at signalisere til mødende Seilfartøier, specielt ikke til Fiskefartøier, eller at disse ikke skulde forstaa Signalerne, men heller blive vildledet af dem, kan jeg ikke tillægge nogen Betydning. Plakatens Ord er klare og ubetingede.

Under disse Forhold antager jeg, at Reglen i Sjøfartslovens § 220, andet Led, bør komme til Anvendelse, og i Betragtning af de foreliggende Omstændigheder finder jeg, at „Kong Helge“ bør bære Halvdelen af den Appell. ved Sammenstødet tilføiede Skade og Tab. Den direkte Skade er uimodsagt opgivet til Kr. 1560.55, hvoraf „Kong Helge“ under denne Post vil have at tilsvare Kr. 780.28. Ogsaa den indirekte Skade bør efter min Mening i nærværende Tilfælde erstattes Appell. paa samme Maade, idet jeg efter de foreliggende Oplysninger, jfr. 1ste, 2det og 3die Vidner under Tingsvidnet den 27de September 1901 ad Tillægsspørgsmaal 2, og de øvrige konkrete Omstændigheder i det Hele finder det tilstrækkelig sandsynliggjort, at saadant Tab virkelig er lidt. Det vil blive at fastsætte ved uvillige Mænds Skjøn, optaget paa Parternes fælles Bekostning, og vil omfatte det Tab i Fortjeneste, som Appell. maatte findes at have lidt derved, at deres Fiskefartøi paa ovennævnte Maade er gaaet tilgrunde.

Jeg antager, at Processens Omkostninger ogsaa for Høiesteret bør ophæves.

Konklusion:

Indstevnte, det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, bør til Appellanterne, „Magnus Falsens" Eiere Andr. J. Oksnæs og Petter Larsen Oksnæs, betale 780 — syv Hundrede og otteti Kroner 28 — otte og tyve — Øre samt Halvdelen af det Beløb. hvortil et paa begge Parters Bekostning optaget Skjøn af uvillige Mænd ansætter det Tab i Fortjeneste, som Appellanterne maatte findes at have lidt derved, at „Magnus Falsen" gik tabt for dem. Af begge Beløb svares 4 — fire — Procent i aarlig Rente fra 6te Mai 1901, til Betaling sker.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret ophæves.

Assessor *Stang:* I det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Roll:* Efter mit Skjøn har „Magnus Falsen" Hovedskylden for Sammenstødet. Jeg mener derfor, at dens Eiere selv bør bære den indirekte Skade. Hvad den direkte Skade angaar, finder jeg, at „Kong Helge" passende bør erstatte „Magnus Falsens" Eiere omtrent Halvdelen af det Beløb, hvortil Skaden er ansat. Med Hensyn til Procesomkostningerne er jeg enig med Førstvoterende.

Extraordn. Assessor, Byretsassessor, Dr. *H. Scheel:*

Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *Thoresen:* Jeg kommer til et andet Resultat i denne Sag end de tidligere Voterende. Som det af Sjøretsdommens Præmisser vil erfares, har Retten om end ikke uden efter Tvivl anseet det godtgjort, at „Magnus Falsen" i Strid med Styringsplakatens § 21 har forandret Kurs, lige før Sammenstødet fandt Sted. Beviset for saadan Kursforandring, naar den af „Magnus Falsens" Vedkommende benegtes, maa paahvile „Kong Helge". Men noget fyldestgjørende Bevis i saa Henseende kan efter min Formening ikke siges at foreligge. „Magnus Falsens" Fører, der holdt Udkig, og det under Sjøforklaringen afhørte 1ste Vidne. der stod tilrors, har begge med Bestemthed hævdet, at Dæksbaaden ikke forandrede Kurs, fra de passerede Oksebaas Fyr. da de styrede saa nær Land, som det kunde gaa an, idet de fra Oksebaas Fyr holdt lidt i Læ af Kjeholmen.

Paa „Magnus Falsen" luffedes ikke til i sidste Øieblik.

Jeg antager ikke med Sjøretten, at denne aldeles bestemte Forklaring kan ansees afsvækket ved, hvad der er forklaret af 2det Vidne under Sjøforklaringen, Loddemand paa „Magnus Falsen", der har provet, at han befandt sig nede i Lugaren, indtil der blev raabt af Skipperen, at det saa ud til Sammenstød, hvorefter Vidnet øieblikkelig sprang paa Dæk, og saa han da, at Dampskibet stevnede midt paa med Kurs antagelig omtrent mod Oksebaas Fyr, hvorefter Sammenstød i samme Øieblik fandt Sted. En Stund før han kom paa Dæk, hørte han nedenfra Skipperen sige til Rormanden, at han ikke maatte luffe mere, da de ellers blev nødt til at jibbe Seil for at holde sig udenfor Oksebaas Fyr og Kjeholmen. Heri ligger, saavidt skjønnes, ikke med Nødvendighed andet eller mere, end at Rormanden af Skipperen var blevet indskjærpet, at høiere Kurs maatte der ikke holdes end den, man allerede havde. Naar Skipperen siger til Rormanden, at han ikke maatte luffe mere, saa ligger deri ikke andet, end at der tidligere var luffet, men ikke at dette var skeet, efterat „Kong Helge" var observeret. Var det skeet tidligere, var derpaa intet at sige; da var jo „Magnus Falsen" fuldt Herre over sin Kurs. Jeg kan ikke med Sjøretten anse tilstrækkelig Bevis for Kursforandring fra „Magnus Falsens" Side ført ved, hvad der er forklaret af „Kong Helges" Mandskab angaaende Observationerne af „Magnus Falsens" Lanterner. Efter denne Forklaring saa man først begge Lanterner, dernæst Bagbords Lanterne, saa igjen begge Lanterner og derefter Styrbords Lanterne. Skulde man af disse Forklaringer udlede noget med Hensyn til „Magnus Falsens" Kurs, maatte Fartøiet altsaa have forandret Kurs fire Gange. Men dette maa jeg, hvor der handles om en ikke længere Strækning, anse lidet rimeligt. Der er jo ogsaa Mulighed for, at en mindre Fiskeskøites Bevægelser i høi Sjø kan have givet Anledning til, at Lanternerne paa forskjellig Vis er kommet tilsyne, uden at nogen Kursforandring deraf med Sikkerhed kan sluttes.

Efter hvad jeg saaledes har anført, kan jeg ikke anse det tilstrækkelig godtgjort, at der fra „Magnus Falsens" Side er begaaet nogen Feil, eller at der forsaavidt er handlet i Strid med Styringsplakatens § 21.

Det har derhos været sagt, at „Magnus Falsen", som var et mindre Fartøi, i sidste Øieblik før Sammenstødet kunde have styret af Veien og derved forebygget Katastrofen. Men hvorvidt dette kunde have ladet sig gjøre, stiller sig for mig ganske uklart.

Paa den anden Side er jeg fuldt enig med Sjøretten i, at da der fra „Kong Helge" gaves Bagbords Ror, burde der i Overensstemmelse med Plakatens § 28 være signaliseret med Damppiben. og at det er en Feil, at det ikke er skeet. Jeg vil tilføie, at jeg maa anse dette for en betydelig Feil. Retten har imidlertid antaget, at denne Feil ingen Følger har havt med Hensyn til Sammenstødet. Forsaavidt det er gjort gjældende, at § 28 ikke skulde have nogen Anvendelse ligeoverfor Seilfartøier, eller naar Seilfartøier og Dampskibe møder hinanden, da er saadan Forstaaelse af Sen uden al Hjemmel i sammes Ord og i sig selv lidet sandsynlig, ligesom den heller ikke er stemmende med den almindelige mellem sjøfarende herskende Opfatning, kfr. den under Sagen fremlagte Erklæring fra Aalesunds Skipperforening af 21de November 1901. Men er det altsaa givet, at der er begaaet Feil fra „Kong Helges" Side, maa det, forat dette kan undgaa Ansvar, være paa det Rene, at Feilen ingen Følger har havt eller ingen Andel i det stedfundne Sammenstød. Men dette maa det være den feilendes Sag at bevise, kfr. Retstid. for 1901 Pag. 903 flg. Noget saadant Bevis fra „Kong Helges" Side foreligger imidlertid ikke. Det maa vel derhos siges at stille sig ikke usandsynligt, at Sammenstød vilde have været forebygget, om Signalisering havde fundet Sted, idet man under saadanne Omstændigheder maa finde det antageligt, at „Magnus Falsen" vilde have styret afveien. At „Magnus Falsens" Lanterner ikke skulde have været iorden, hvilket af Indstevnte er paastaaet, er ikke bevist.

I Henhold til, hvad jeg her har anført, vil jeg votere for, at Appell. tilkjendes Erstatning for det direkte Tab med det af ham paastaaede Beløb Kr. 1560.55. Derimod finder jeg ikke tilstrækkelig Grund til at votere for nogen yderligere Erstatning for indirekte Tab i Overensstemmelse med den nedlagte Paastands 2den Post.

Spørgsmaalet om, hvorvidt et saadant Tab er lidt, og sammes mulige Udstrækning, staar for mig saa usikkert og uklart, at jeg ikke finder tilstrækkelig Føie til at tilkjende nogen saadan Erstatning; Sagen er forsaavidt efter min Formening langtfra tilstrækkelig oplyst. Jeg henviser her ogsaa til Aubert, Obligationsrettens almindelige Del Pag. 62.

Processens Omkostninger for Sjøretten og Høiesteret finder jeg bør ophæves.

Da jeg befinder mig i Minoritet med min Anskuelse, anser jeg det ikke fornødent at formulere nogen Konklusion.

Extraordn. Assessor, Sorenskriver *Blom:*

Jeg er i det Væsentlige og Resultatet enig med Førstvoterende.

Assessor *V. Scheel:* Ligesaa.

Høiesterets Dom blev derefter afsagt overensstemmende med Førstvoterendes Konklusion.

Sjørettens Dom er saalydende:

Den 16de November 1900 Kl. $4^1/_2$ om Morgenen fandt der lige Nord for Aalesund i Løbet mellem Valderø paa den ene og Kjeholmen og Oksebaasen paa den anden Side et Sammenstød Sted mellem Dæksbaad „Magnus Falsen", Fører Peder Larsen Oksnæs og Dampskibet „Kong Helge", Kaptein Hoff, med den Følge, at „Magnus Falsen" kort efter sank paa 6 Favne Vand. „Magnus Falsen" var for $^2/_3$ af sin Takstværdi assureret i Søndmøre Assuranceforening for Fiskefartøier og ved en af denne Forening afholdt Besigtigelse blev „Magnus Falsens" Skrog, der senere er optaget, kondemneret, og det bjergedes Værdi ansat til Kr. 479.00. „Kong Helge" led ingen Skade ved Sammenstødet.

Da „Magnus Falsens" Eiere, Andreas J. Oksnæs og Peter Larsen Oksnæs, finder, at „Kong Helge" bærer Skylden for dette Sammenstød, har de ved Sjøretsstevning af 17de April 1901 saggivet „Kong Helges" Rederi, „Det nordenfjeldske Dampskibsselskab", ved Formanden i sammes Direktion, og efter forgjæves prøvet Forligsmægling nedlagt saadan Paastand:

1. At Indstevnte tilpligtes at betale Citanterne Kr. 1560.55 med Renter fra Paaklagen samt
2. Erstatning for de indirekte Tab, „Magnus Falsens" Eiere har lidt ved Kollisionen (Tab af Fiskefangst m. m.) efter Sjørettens eller uvillige Mænds Skjøn optaget paa Indstevntes Bekostning med lovlige Renter af Skjønsbeløbet samt
3. Sagens Omkostninger.

Af Paastandsbeløbet, Kr. 1560.55, udgjør Kr. 1431.00 Tabet af Dæksbaaden (nemlig dennes Takstværdi Kr. 1750.00 ÷ Nettoværdien af det bjergede Kr. 319.00) og Restbeløbet Kr. 129.55. Tab af Effekter m. m.

Indstevnte paastaar sig frifunden og tilkjendt Sagsomkostninger.

Efter de foreliggende Oplysninger er Sagens Sammenhæng i det Væsentlige følgende:

Den 16de November 1900 kom „Magnus Falsen" ind Jøssundssundet fra Havet og kommet rundt Oksnæsset paa Valderø seiledes sørover med Førdevind af Nordost. Den havde trerevede Seil, idet de ikke vilde stikke ud, før de kom til Aalesund, da Vinden var saapas, at de greiede sig sydover. Det var klart Veir og Maaneskin. Paa Dæk var „Magnus Falsens" Fører, der holdt Udkig, og det under „Magnus Falsens" Sjøforklaring afhørte 1ste Vidne, der stod til Rors. Efter hvad disse har forklaret, saa de, da de var kommet næsten til Oksebaas Fyr, som de angivelig holdt noksaa nær under, et Dampskib, der kom søndenfra. De saa kun Styrbords Lanterne og var

derfor sikker paa, at Dampskibet skulde gaa „Magnus Falsen" klar om Styrbord, hvis der ikke forandredes Kurs.

Da Dampskibet var kommet saa nær, at det ikke var muligt under de forhaandværende Omstændigheder at gjøre nogen Forandring i „Magnus Falsens" Kurs, fik de se Dampskibets Bagbords Lanterne, og straks efter stødte Dampskibet paa „Magnus Falsen" tæt agtenfor Vanterne om Styrbord og slog Hul i Siden. Begge hævder, at Dæksbaaden ikke forandrede Kurs, fra de passerede Oksebaas Fyr, da der styredes saa nær Land, som det kunde gaa an, idet de fra Oksebaas Fyr holdt lidt i Læ af Kjeholmen. Paa „Magnus Falsen" luffedes angivelig ikke til sidste Øieblik. Derimod antage de, at Dampskibet i sidste Øieblik har lagt Bagbord Ror. 2det Vidne under „Magnus Falsens" Sjøforklaring prover, at han af Føreren blev kaldt paa Dæk, lige før Sammenstødet fandt Sted. Dampskibet stevnede da midt paa med Kurs omtrent mod Oksebaas Fyr. En Stund før Vidnet kom paa Dæk, hørte han nedenfra Føreren sige til Rormanden, at han ikke maatte luffe mere, da de ellers blev nødt til at jibbe Seil for at holde sig udenfor Oksebaas Fyr og Kjeholmen. Under et, den 27de September 1901 i Aalesund, optaget Thingsvidne har 1ste Vidne under Sjøforklaringen fastholdt sit under denne afgivne Prov. Dette Vidne har videre provet, at „Magnus Falsen" holdt saa nær Oksebaasen, som de gjorde, for at undgaa at jibbe Seil, og at Seilfartøier, der kommer den Vei „Magnus Falsen" dengang kom, som Regel i østlig Vind pleier at styre indover mod Oksebaasen. „Kong Helge" kunde, mener Vidnet, have svunget til Bagbord, da den, da Sammenstødet skeede, var kommet forbi Grundene om Bagbord, og Vidnet mener, at Fartøierne fra først af og den hele Tid kunde have gaaet hverandre klar om Styrbord, hvis „Kong Helge" havde holdt sin Kurs. Vidnet hævder, at der fra „Magnus Falsen" blev holdt ordentlig Udkig. Føreren stod foran Fokken og stod der den hele Tid, og de blev i god Tid opmerksomme paa Dampskibet. „Magnus Falsens" Lanterner var efter Vidnets Mening i ordentlig Stand og forsvarlig anbragt. 2det Vidne under samme Thingsvidne — ogsaa 2det Vidne under Sjøforklaringen — mener, at de ikke holdt saa nær Oksebaasen for at undgaa at jibbe Seil; men at de var kommen saa nær Oksebaasen, at Rormanden — 1ste Thingsvidne — maatte varskues om ikke at holde nærmere, hvis de skulde komme forbi Kjeholmen uden at jibbe Seil. Da Sammenstødet skeede, var „Kong Helge" kommet 1 á 2 Kabellængder forbi Grundene, og da „Magnus Falsen" efter Vidnets Mening var indenfor den rette Dampskibsled ɔ: nærmere Oksebaasen og Kjeholmen, var det utænkeligt for Vidnet, at „Kong Helge" skulde ville styre mellem „Magnus Falsen" og Oksebaasen. Dette Vidne samt 3die Thingsvidne prover, at Seilfartøier pleier, naar der er nordostlig Vind at holde nær indunder Oksebaasen. Efter disse to Vidners Mening kan Farvandet mellem Kjeholmen og Grundene mod Valderø ikke kaldes trangt, da der er godt Rum til at passere samtidig for flere Fartøier.

„Kong Helge" afgik nævnte Dag Kl 4 om Morgenen fra Aalesund i Rute til Kristianssund. Paa Kommandobroen var 1ste Styrmand og Lodsen vagthavende, en Matros stod til Rors, og en Mand var paa Udkig forud. Efter „Kong Helges" Dagbog, og efter hvad Styrmanden, Lodsen og Udkigsmanden under Sjøforklaringen har provet, styredes der N. $^3/_4$ O. i ca. 10 Minutter, da de var kommet henimod Kjeholmen. Her observeredes ret forud en Seilers begge Lanterner, hvorom Udkigsmanden varslede. Lodsen kom-

manderede straks Bagbord Ror, som øieblikkelig udførtes. Da Seileren havdes ca. $^1/_2$ Streg paa Bagbords Boug og Kjeholmen lidt forenfor tvers om Styrbord, støttedes med Roret, da Kjeholmen ikke kunde passeres nærmere. Kun Seilerens Bagbords Lanterne var da synbar. Ca. $^1/_4$ Minut efter viser den først begge Lanterner og derpaa bare Styrbords Lanterne. Der gaves øieblikkelig haardt Bagbord, Maskinen stoppedes og bakkedes med fuld Fart. Skibet dreiede villig over til Styrbord, men Seileren fortsatte fremdeles at vise sin Styrbords Lanterne, indtil den seilede lige for Dampskibets Boug. Skibets Fart var da adskillig mindsket og Kjeholmen var saavidt passeret. Styrmanden har senere som 1ste Kontravidne forklaret, at da „Magnus Falsen" observeredes, havde de den i Linie ret forud eller kanske lidt til Bagbord, og Vidnet fandt ingen Grund til at forudsætte, at „Magnus Falsen" skulde styre over nær mod Oksebaasen.

„Kong Helge" holdt sig i disse trange Farvande til Styrbords Side efter Styringsreglernes § 25, og Vidnet anser det naturlig, at „Magnus Falsen", naar den saa et mødende Dampskib holdt sig til sit Styrbords Land, da de Grunde, der laa paa „Magnus Falsens" Styrbords Land ikke var tilhinder for at „Magnus Falsen" havde passeret den Vei. Al den Stund man havde Seileren ret forud, vilde det, mener Vidnet, have stridt mod saa vel god Sjømandsskik som mod Reglerne for Styring i trangt Farvand at give Styrbords Ror, da man til da ikke havde seet „Magnus Falsen" om Styrbord. „Magnus Falsen" maatte have bemerket begge „Kong Helges" Lanterner, forsaavidt der var holdt ordentlig Udkig. Vidnet fastholder, at de havde „Magnus Falsen" til Bagbord, og mener, at „Magnus Falsen" ikke kunde have været nær Oksebaasen, da de ellers med den Kurs „Kong Helge" havde, vilde have seet „Magnus Falsen" paa Styrbords Side. Vidnet er overbevist om, at „Magnus Falsen" har forandret sin Kurs, efterat „Kong Helge" havde styret afveien for den. Det var umuligt for „Kong Helge" at forandre Kurs, mener Vidnet, efterat man havde observeret „Magnus Falsens" Kursforandring, da Skibene var saa nær hinanden og „Kong Helge" netop havde givet haardt Bagbords Ror. I alt væsentlig overensstemmende hermed har Lodsen og Rormanden forklaret sig som 2det og 3die Kontravidne.

Indstevnte har under Sagen fremlagt Erklæring fra endel Lodser, der angivelig er kjendt med her paagjældende Farvand, hvorefter Fiskefartøier og lignende Seilfartøier, som kommer rumskjøds nordfra, ikke holder sig nær under Oksebaasen, men i Almindelighed styrer midt i Leden. Citanterne har derefter tilveiebragt en Erklæring fra endel Førere af Fiskefartøier, hvilken gaar i modsat Retning.

Citanterne hævder, at „Magnus Falsen" fra den passerede Oksebaas Fyr overenstemmende med Sjøveisreglerne holdt uforandret Kurs, idet den styrede saa nær Land, som det kunde gaa an, medens „Kong Helge" ved — specielt sidste Gang før Sammenstødet — at give Bagbord Ror begik en Svingning stik i Strid med Sjøveisreglerne. Det var videre uforsvarligt af „Kong Helge" mener Citanterne, at give Bagbords Ror af den Grund, at „Kong Helge" selv var nær Styrbord Land og ikke kunde faa give tilstrækkeligt Bagbords Ror af Hensyn til Nærheden af Land. Citanterne hævder, at „Kong Helge" havde tilstrækkelig Svingeplads om Bagbord. I hvert Fald havde „Kong Helge", anføres videre, naar den ifølge Journalen først saa „Magnus Falsens" Bagbords Larterne, saa begge og derpaa Styrbords Lan-

terne, faaet tilstrækkeligt Varsko om, at det værste „Kong Helge" da kunde gjøre, var at give Bagbords Ror og dreie indover mod Styrbord og „Magnus Falsens" Kurs. I alle Fald har, paastaar Citanterne, „Kong Helge" forgaaet sig mod Sjøveisreglernes § 28 ved ikke i Forbindelse med sin Manøvre at signalisere med Piben — specielt naar den ved, tæt under Land at svinge mod Styrbord, vilde komme til at skjære „Magnus Falsens" Kurs, uagtet „Kong Helge" om Bagbord havde hele Fjorden for sig. Havde „Kong Helge" tilkjendegivet med Fløiten hver Gang, den gav Bagbord Ror, var Sammenstødet undgaaet, mener Citanterne. Tillige synes, anfører disse videre, „Kong Helge" at have tilsidesat Sjøveisreglernes §§ 22 og 23 samt Indledningen til § 17 ff. Et Bevis for, at „Kong Helge" alene har forandret Kurs og ikke tillige „Magnus Falsen", ser Citanten deri, at „Magnus Falsen" fik Stødet straks agtenfor Vanterne om Styrbord, og at den blev skaaret skraat over til Agterkanten af Agterlugen. Havde begge forandret Kurs, maatte „Magnus Falsen" have faaet Stødet mere tvers. Citanterne benægter, at Farvandet, hvor Sammenstødet skeede, er trangt, og at Sjøveisreglernes § 25 kan komme til Anvendelse i det foreliggende Tilfælde.

Indstevnte benægter Citanternes Fremstilling og hævder, at „Magnus Falsen" i Strid med Sjøveisreglerne har forandret Kurs. Da dette gjordes, var imidlertid Fartøierne saa nær hinanden, at der intet Valg var for „Kong Helge", der gav haardt Bagbord Ror og bakkede Maskinen med fuld Fart. Indstevnte mener, at hvis der fra „Magnus Falsen" har været holdt Udkig, maa de have seet, at „Kong Helge" styrede afveien til Styrbord. „Magnus Falsens" Sjøforklaring indeholder intet om, anføres videre, at „Magnus Falsen" har savnet, at „Kong Helge" ikke signaliserede med Damppiben, et Signal, som angivelig aldrig anvendes ligeoverfor Seilere og i Regelen ikke, naar der er Adgang til Peiling ved Lanterner. I foreliggende Tilfælde har Undladelsen ikke medført nogen Følge, mener Indstevnte, da „Magnus Falsen" efter Sjøforklaringen har fulgt Dampskibets Bevægelse. Indstevnte mener, at „Kong Helge" ikke har tilsidesat Sjøveisreglernes §§ 22 og 23. Dampskibet kunde ikke gaa ud fra, at „Magnus Falsen" stik imod Reglerne vilde forandre sin Kurs. Dampskibet forsøgte ikke at gaa forenom Seileren; men denne lagde sig tvers foran Dampskibet, udenat det for dette da var Tid til at dreie af til Bagbord. Det eneste, som kunde gjøres, blev gjort, nemlig fuld Fart agterover med Maskinen. „Magnus Falsen" burde, anfører Indstevnte, have regnet med, at „Kong Helge" vilde holde til Styrbord overensstemmende med Paabudet i Sjøveisreglernes § 25. Dampskibsleden gaar, anfører Indstevnte, der hvor „Kong Helge" holdt sig, nemlig temmelig nær under Kjeholmen, hvor der er dybt, mens der mod Vest paa Bagbord Side for Nordgaaende, er Grunde. Dette kjender, mener Indstevnte, alle Seilere fra den Kant af Landet til. For „Magnus Falsen" var der udmærket Farvand i vestre Del af Leden, men for „Kong Helge" kun i det østlige Løb langs Kjeholmen. Ihvertfald mener Indstevnte, at der ikke kan blive Spørgsmaal om at lægge al Skyld paa „Kong Helge". Indstevnte hævder sluttelig, at der ikke kan blive Tale om Erstatning for indirekte Tab; men kun Erstatning for virkelig existerende bevist Tab, men noget saadant foreligger, paastaar Indstevnte, ikke her.

Som det af det anførte vil sees, staar Parternes Anførsler saavelsom de Oplysninger, der paaberaabes i bestemt Strid med hinanden. Retten finder

dog de til Støtte for „Kong Helges" Fremstilling afgivne Vidneprov saa vægtige, at Retten omend ikke uden Tvivl maa anse det godtgjort, at „Magnus Falsen" i Strid med Sjøveisreglernes § 21 har forandret Kurs lige før Sammenstødet fandt Sted. Citanterne har for sin Fremstilling kun et ensligt Vidneprov at paaberaabe sig, nemlig det under „Magnus Falsens" Sjøforklaring afhørte 1ste Vidne. Og dette Vidne, der iøvrigt ikke er helt uden Interesse i Sagens Udfald, synes ikke, efter hvad der er fremkommet, at have holdt fast og stø Kurs den hele Tid, jfr. hvad 2det Vidne under „Magnus Falsens" Sjøforklaring har udtalt om, at der af Føreren blev tilholdt førstnævnte Vidne ikke at luffe mere. Retten skal videre bemerke, at den finder det rimeligt, at „Kong Helge", der efter hvad der er oplyst, har et Dybgaaende af 17 Fod, den hele Tid holdt sig til sit Styrbords Land, naar hensees til Grundene om Bagbord, af hvilke en ifølge det under Sagen fremlagte Draft sees at ligge paa $13^1/_2$ Fod Vand og den nærmeste paa 3 Favne; thi efter Draftet er Løbet mellem Kjeholmen og nærmeste Grunde kun èn Kabellængde bredt. Naar „Kong Helge" sidste Gang før Sammenstødet gav Bagbord Ror, kan ikke dette skjønnes at være nogen Feil. Da „Magnus Falsens" Kursforandring observeredes fra „Kong Helge", havdes Grundene tvers om Bagbord, eller de var kanske saavidt passeret — 2det Vidne under „Magnus Falsens" Sjøforklaring antager, at Sammenstødet fandt Sted 1 à 2 Kabellængder fra Kjeholmen. „Kong Helges" Vidner siger, at Kjeholmen „saavidt var passeret" — og det synes da rimeligt, at „Kong Helge" af Hensyn til Grundenes Nærhed fremdeles gav Bagbord Ror. Men hertil kommer, at „Kong Helge", der formentlig som almindelig har en høiregaaende Maskine, naar den først bakkede for fuld Fart, hvad efter Forholdene maa siges at være rigtigt, alligevel maatte svinge til Styrbord, hvad enten Roret blev lagt til Styrbord eller Bagbord. Iøvrigt var det en Forsømmelse af „Kong Helge", naar den undlod at tilkjendegive sine Manøvrer ved Signal med Damppiben; men Retten kan ikke finde, at denne Forsømmelse har havt nogen Følge med Hensyn til Sammenstødet. At der af den Maade, hvorpaa „Magnus Falsen" har faaet Sammenstødet, skulde kunne sluttes noget om, at „Kong Helge" alene har forandret Kurs, kan ikke skjønnes.

Efter det anførte finder Retten, at „Magnus Falsen" selv bærer Skylden for Sammenstødet, hvorfor Indstevnte vil blive at frifinde.

Sagens Omkostninger antages efter Omstændighederne at burde ophæves.

91.

Kristiania Sjøret, den 7de Decbr. 1903.

Bark „H. H. Strand"s Rederi

(Overretssagfører Eckbo)

mod

A. Larsen-Mørk

(Overretssagfører Diesen.)

En Klausul i et Certeparti om, at Skibet for Overliggedage paa Lastepladsen ikke kan holde sig til Befragterne, befrier ikke disse for Ansvar, naar ikke Afskiberne har erklæret sig ansvarlige overfor Rederiet for saadanne Overliggedage. Kapteinen kan holde sig til Lasten og dens Modtagere, naar Kravet er paaført Konnossementet, selv om det i Certepartiet er fastsat, at saadant Krav skal „be settled where it is due", jfr. *Sjøfartslovens § 154*.

Ved Certeparti af 26de Januar 1903 befragtede Firmaet A. Larsen-Mørk Bark „H. H. Strand", som dengang henlaa i Tyne, for en Reise med Cokes fra Tyne Dock til Kristiania. Angaaende Lastningen bestemmer Certepartiet følgende:

„The vessel to be loaded as customary in 10 working days reckoned from the 4th. of Febr. next — — — — — — — — and ten days on demurrage over and above the said laying days, at 4d pr. Reg. Ton pr. day". —

(Skibet skal lastes paa sædvanlig Maade i 10 Arbeidsdage, regnet fra den 4de Februar førstkommende, og 10 Overliggedage i Tillæg til og efter de nævnte Liggedage a 4d pr. Reg. Ton pr. Dag).

Lastningen afsluttedes Mandag den 23de Februar om Eftermiddagen. Kapteinen formente, at han var berettiget til Liggedagsgodtgjørelse. Han gav derfor det af ham undertegnede Konnossement saadan Paategning: „Signed under Protest for Demurrage" (tegnet under Protest for Overliggedage). Konnossementet er dateret den 23de Februar 1903.

Den 25de Februar 1903 optog derhos Kapteinen Protest, hvorunder han forbeholdt Skibets Ret til Liggedagsgodtgjørelse.

Efter Skibets Ankomst til Kristiania blev Ladningen udlosset og udleveret til Firmaet A. Larsen-Mørk som Ladningsmodtagere. Da dette Firma ikke var at formaa til godvillig at betale Liggedagsgodtgjørelse, har „H. H. Strands" Rederi nu ved Sjøretsstevning af 26de Marts 1903 anlagt nærværende Sag mod Firmaet og har — efterat der inden Retten forgjæves var anstillet Forligsmægling — nedlagt saadan Paastand:

at Indstevnte tilpligter at betale Citantskabet Godtgjørelse for 5 Overliggedage tilsammen £ 33—15—0 efter en Kurs Kr. 18.20 = Kr. 614.25 samt Renter fra Paaklagen og et tilstrækkeligt Beløb til Dækkelse af Omkostningerne.

Indstevnte har nedlagt Paastand om Frifindelse og Tilkjendelse af Sagsomkostninger.

Indstevntes første Indsigelse gaar ud paa, at Indstevnte ikke er rette Vedkommende. I saa Henseende paaberaaber Indstevnte sig følgende Klausul i Certepartiet:

„For all claims for average, as well as for due payment of the freight dead freight according to the tenor of this Charterparty, the Captain is to hold himself to the Cargo and the Receivers thereof and not to the shippers of the Cargo. The Charterers are not responsible for any claims for demurrage in England; demurrage to be settled where it is due".

(ɔ: For alle Fordringer for Havari saavelsom for rigtig Betaling af Fragt, Dødfragt overenstemmende med dette Certepartis Mening, har Kapteinen at holde sig til Lasten og til Modtagerne deraf og ikke til Afskiberne af Lasten. Befragterne er ikke ansvarlige for nogen Fordring for Overliggedage i England; Overliggedagspenge skal afgjøres, hvor de er skyldige). —

Paa Basis af denne Klausul hævder Indstevnte, at Rederiet herved ubetinget maa have fraskrevet sig enhver Adgang til at holde sig til *Befragteren* for Overliggedagsgodtgjørelse i England, og at Rederiet derfor kun har Afskiberne i England at henholde sig til for den mulige Fordring herpaa, saaledes at Indstevnte heller ikke som *Lastemodtager* kan have noget Ansvar for samme.

Retten kan ikke give Indstevnte Medhold heri.

Den citerede Klausul i Certepatiet er visselig ikke ganske klar; men det synes lidet tvivlsomt, at det ikke kan have været Meningen, at Skibet ikke skal have nogen at henholde sig til for sit Krav paa Liggedagsgodtgjørelse i England. Befragtningsforholdets almindelige Regel er den, at Befragteren overfor Skibet er ansvarlig for, at Skibet erholder Last overenstemmende med Certepartiet og erholder Lasten inden den i Certepartiet fastsatte Frist for Indlastningen. Ved den citerede Klausul har det formentlig været Befragterens Hensigt at overføre paa Afskiberne i England Ansvaret for, at Lasten leveredes i rette Tid, med andre Ord for mulige Overliggedage. Men Forudsætningen herfor maa aabenbart være den, at Afskiberne overfor Skibet overtager dette Ansvar. Thi da Certepartiet ikke stifter Ret mellem Afskiberne og Skibet, vilde Rederiet ellers faktisk ikke have nogen at holde sig til for Kravet paa Overliggedagsgodtgjørelse. Rederiet har da ogsaa i nærværende Tilfælde erklæret sig villig til at holde sig til Afskiberne, hvis Indstevnte skaffede en Erklæring fra dem om, at de vilde betale, hvad der maatte skyldes i Liggedagspenge (se Dok. ad 4 Skrivelse fra Nordisk Skibsrederforening til Indstevnte af $^{2}/_{3}$ 1903). Indstevnte har imidlertid ikke villet erkjende, at Rederiet kunde forlange en saadan Erklæring.

Rigtigheden af foranstaaende Befragtning synes i nærværende Tilfælde at være saa meget klarere, som det maa ansees paa det Rene, at Afskiberne heller ikke i Forhold til Indstevnte havde paataget sig Forpligtelsen til at levere Lasten i den Tid, som i Certepartiet var vedtaget som Liggedage. Efter en Skrivelse af 27de Januar 1903 fra Afskibernes Agent i Kristiania til Indstevnte (Dok. 3 ad 3) har Afskiberne nemlig for Lastnin-

gen betinget sig: „10 Colliery workings days at regne fra den 4de Februar", og i en Skrivelse fra Afskiberne af 25de Februar 1903 (citeret i Dok. 9 ad 3) udtales yderligere, at vor Forpligtelse jo er for 10 Colliery working days, er per usual Colliery og guarantee." — Begge disse Udtryk involverer imidlertid noget andet end Certepartiets Aftale om 10 working days.

Retten maa efter foranstaaende gaa ud fra, at Afskiberne i England ikke overfor Skibet har overtaget Befragterens Ansvar med Hensyn til Overliggedage i England, og da kan man ikke anse Indstevnte berettiget til at henvise Skibet til Afskiberne.

Retten maa endvidere give Citantskabet Medhold i, at det efter den af Kapteinen givne Paategning paa Konnossementet maa kunne gjøre Kravet gjældende overfor Indstevnte, selv om Indstevnte havde Ret i sin Paastand med Hensyn til den citerede Klausul i Certepartiet. Ved Paategningen har nemlig Kapteinen forbeholdt sig Ret til for Kravet at holde sig til Lasten, og ved at modtage Konnossementet med denne Paategning maa Afskiberne som Ladningens daværende Eier have indrømmet Kapteinen Adgang til at gjøre Paategningen gjældende. Som Indehaver af Konnossementet kan Indstevnte da ikke have en større eller mere ubetinget Ret, end Konnossementet i den foreliggende Form hjemler, og maa følgelig som *Ladningsmodtager* efter Sjøfartslovens § 154 være forpligtet til at betale de Krav, som Kapteinen i Medfør af Konnossementet maatte have. Indstevntes Stilling som *Befragter* synes ikke at kunne begrunde nogen Forandring heri.

Indstevnte har subsidiært gjort gjældende, at Rederiet maa have forspildt sin Ret ved ikke at forlange Deposition efter Sjøfartslovens § 155 før Lastens Udlevering. Det er imidlertid fuldt paa det Rene, at Citantskabet paa Forhaand (allerede i Skrivelse fra Nordisk Skibsrederforening af $^{26}/_{2}$ 1903, Dok. 1 ad 3) havde gjort Indstevnte opmærksom paa, at Skibet agtede at henholde sig til Indstevnte for Kravet paa Liggedagsgodtgjørelse. I den Omtændighed, at Kapteinen ikke forlangte Deposition, kan der da ikke lægges nogen Frafaldelse af Kravet, og Indsigelser maa da efter den nævnte § 154 i Sjøfartsloven blive at forkaste.

Spørgsmaalet bliver derfor, om Skibet in casu har noget berettiget Krav paa Liggedagspenge. Under Protestforretningen i England tog Kapteinen Forbehold om, at Liggedagene skulde begynde at løbe allerede fra den 4de Februar, hvorefter der skulde kunne forlanges Godtgjørelse for 9 Overliggedage. Dette

Standpunkt er imidlertid ikke fastholdt her for Retten, og man skal derfor ikke indlade sig paa samme.

Det er paa det Rene, at Skibet blev færdig med Udlosningen i Tyne den 5te Februar 1903. Paa Grund af Storm var det umuligt at skifte Skibet den 6te Februar, men Lørdagen den 7de Februar om Formiddagen kom Skibet ind i Tyne Dock. Citantskabet hævder nu, at de i Certepartiet aftalte 10 Liggedage begynder at løbe den 7de Februar. Retten antager dog, at denne Dag ikke kan medregnes, saaledes at Liggedagene først kan begynde at løbe Mandagen den 9de Februar. De 10 Liggedage maa nemlig forstaaes som 10 *fulde* Arbeidsdage, kfr. Reglen i Sjøfartsloven § 118, 2det Punktum. At der skulde gjælde en anden Regel i England er ikke oplyst. Tvertimod fremgaar det af Afskibernes Skrivelse af $^{25}/_{2}$ 1903, at Afskiberne gaar ud fra en tilsvarende Regel, og det samme synes Kapteinen selv at have gjort i sin Skrivelse til Afskiberne af 18de Februar 1903 (Dok. 6 og 8 ad 3).

Derimod fremholder Indstevnte i Tilslutning til Afskibernes nævnte Skrivelse af $^{25}/_{2}$ 1903, at Liggedagen først kan begynde at løbe Tirsdag den 10de Februar, fordi Afskiberne først Mandag den 9de Februar fik Underretning om, at Skibet var lasteklart.

Retten kan ikke være enig heri. Det er in confesso mellem Parterne, at der i England ikke tiltrænges nogen Notice fra Skibets Side for, at Liggedagene skal begynde at løbe (altsaa modsat den i Norge efter Sjøfartslovens § 118 gjældende Regel, — kfr. ogsaa Platou Sjøret Pag. 255, Note 18). Nogen anden Aftale indeholdes ikke i Certepartiet. Som af Citantskabet oplyst er det ogsaa, efter hvad Rettens sjøkyndige Medlemmer er bekjendt med, i engelske Kulhavne fast Regel, at de stedlige Autoriteter ved Skibets Ankomst i Dokken besørger den fornødne Underretning overfor Afskiberne.

Herimod kan det ikke komme i Betragtning, hvad Afskiberne anfører om, at de gjentagne Gange henvendte sig til Skibets Mægler og udbad sig Underretning om Skibets Position.

En saadan ensidig Forespørgsel kan ikke forandre den efter Certepartiet i Overensstemmelse med Stedets Koutume gjældende Hovedregel. Hertil kommer, at Kapteinen kun medgiver at have faaet Anmodning om at give Notice til Mr. Stout, hvilken Anmodning han ogsaa efterkom ved allerede Lørdag den 7de Februar at give nævnte Mr. Stout Notice, kfr. Dok. 2 ad 8. Denne Erkjendelse maa tages i sin Helhed, og noget Bevis for, at Afskiberne anmodede om at erholde direkte Notice til sig, foreligger ikke.

Heller ikke kan Retten give Indstevnte Medhold i, at

Certepartiets 10 working days maa forstaaes ensbetydende med 10 *Colliery* workings days alene af den Grund, at Indlastningsstedet var en engelsk Kulhavn. De to Udtryk har hver sin forskjellige Betydning, som hver for sig er fuldt bekjendt inden Forretningsverdenen, og kan derfor ikke forvexles med hinanden. —

Retten kommer saaledes til det Resultat, at de 10 Liggedage begyndte at løbe Mandag den 9de Februar og udløb Torsdag den 19de Februar.

Efter dette kan det heller ikke have nogen Betydning, at Lastningen Fredag den 20de Februar hindredes ved Storm, idet Skibet da allerede var paa Overliggedage (kfr. Sjøfartslovens § 120 og Platou Sjøret Pag. 259). Skibet tilkommer følgelig Godtgjørelse for de fire Dage fra 19de—23de Februar. Efter Certepartiet er Skibets Tonnage 404 Reg. Tons „or thereabout", men da det nøiagtige Tab efter Veritasregistret maa antages at være 405 Reg. Tons, kfr. ogsaa Protestforretningen i England, antages det sidste Tal at maatte lægges til Grund ved Beregningen. Efter Certepartiets Bestemmelse udgjør Liggedagsgodtgjørelsen, som nævnt, 4 d pr. Reg. Ton pr. Dag, og den samlede Godtgjørelse for 4 Dage andrager følgelig til £ 27—0—0 eller efter den af Citantskabet anvendte Kurs af Kr. 18.20 hvorimod ingen speciel Indsigelse er fremkommen, Kr. 491.40, der vil blive Citantskabet tilkjendt.

Sagsomkostningerne antages at kunne ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Indstevnte Firmaet A. Larsen-Mørk bør til Citantskabet Bark „H. H. Strand"s Rederi betale Kr. 491.40 — Fire Hundrede Nitti En Krone Firti Øre — med 4 — fire af Hundrede i aarlig Rente deraf fra 8de April 1903, til Betaling sker, men bør forøvrigt for Citantskabets Tiltale i nærværende Sag fri at være. Sagens Omkostninger ophæves.

Det idømte at udredes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

7—12—1903.

M. C. Backer, konst.
W. Grønstad.
N. P. Lorentzen.

Indhold: 90. Norges Høiesteret: „Magnus Falsens" Eiere, Andr. J. Oksnæs og Petter Larsen Oksnæs mod Det nordenfjeldske Dampskibsselskab ved dets administrerende Direktør Bull-Simonsen. — 91. Kristiania Sjøret: Bark „H. H. Strand"s Rederi mod A. Larsen-Mørk.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI. CHRISTIANIA.

Samling

af

Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender

med Bidrag af

Nordisk Skibsrederforening

udgivet af

Bestyrer J. Jantzen

under Medvirkning af Hofrättsnotarien *Hugo Ocklind*, Stockholm, og cand. jur. *C. Sundorph*, Kjøbenhavn.

No. 34	Aargang IV	1903

92.

Christiania Sjøret, den 11 Mai 1903.

A/S Østlandske Kulkompani

(Adv. G. Blom)

mod

F. S. Rosendahl som Fører af D/S „Italia".

(Overretssagf. Eckbo.)

Spørgsmaal om, naar Liggetiden „to commence as customary" dreier ved Lastning (i Burnt Island). Skibets *Tørn* regnes efter Indtegning hos Havnemesteren ved *Ankomsten*, og Liggetiden begynder, naar Skibet er færdig til at laste og det i sin Tur kunde og skulde faaet Kaiplads (berth), forudsat at den for Skibet bestemte Ladning var parat til Afskibning.

Dom:

Ved Certeparti af 8de Oktober 1902 befragtede Østlandske Kulkompani Dampskibet „Italia", Fører Kaptein F. S. Rosendahl, for en Ladning Kul for Burnt Island til Kristiania.

Angaaende Lastningen bestemmer Certepartiet blandt andet:

„The cargo to be loaded in 48 hours (if not sooner dispatched) to commence as customary at port of loading — — — and 10 days on demurrage over and above the said laying days at seven pence per Net. Reg.ton per day — — — “.

Denne Klausul er under Processen oversat saaledes: „Ladningen skal lastes i 48 Timer (hvis ikke hurtigere afgjort) at begynde som sædvanlig paa Lastepladsen og 10 Overliggedage i Tillæg til og efter de ovennævnte Liggedage á 7 d. pr. Netto Reg. Ton pr. Dag.

„Italia“ ankom til Burnt Islands Red Søndag den 25de Oktbr. 1902 ved Middagstid og kom om Aftenen den samme Dag ind i Dokken. Mandag den 27de Oktober om Morgenen meldte Skibet sig lasteklar overfor Kulafskiberne, Firmaet Hugh Blaik & Co. i Leith, men blev først færdig med Indlastningen Tirsdag den 4de November 1902 Kl. 4.45 Em.

„Italias“ Fører ansaa sig berettiget til at forlange Overliggedagspenge, hvilket imidlertid Afskiberne nægtede at betale. Kapteinen optog derfor i Burnt Island Sjøprotest den 3die November og gjorde Anmærkning paa Konnossementet angaaende den paastaaede Liggedagsgodtgjørelse.

Efter Ankomsten til Kristiania fremsatte Kapteinen, før Losningen paabegyndtes, ligeoverfor Afladernes herværende Repræsentant Herrer Carl Christensen & Søn Krav paa Betaling eller Deponering af de nævnte Overliggedagspenge. Carl Christensen & Søn deponerede derefter under fornødent Forbehold en Check paa den norske Creditbank stor Kr. 750.00.

Befragteren A/S Østlandske Kulkompani har imidlertid ikke villet anerkjende Fartøiets Krav paa Overliggedagspenge og har derfor ved Sjøretsstevning af 18de November 1902 anlagt nærværende Sjøretssag mod Kaptein F. S. Rosendahl som Fører af D/S „Italia“ og har — efterat der af Retten forgjæves var forsøgt Forligsmægling — nedlagt Paastand om, at Indstevnte tilpligtes under en daglig løbende Mulkt at frigive ovennævnte Depositum eller tilbagebetale det paa samme hævede Beløb med Renter til Deponenten samt betale Citantskabet Sagens Omkostninger.

Indstevnte formener sig derimod berettiget til foruden den deponerede Sum, at forlange et yderligere Beløb til Dækkelse af sin paastaaede Liggedagsgodtgjørelse. Ved Sjøretsstevning af 8de Januar 1903 har Indstevnte derfor anlagt Kontrasøgsmaal og har — efterat der af Retten forgjæves var anstillet Forligs-

mægling — nedlagt Paastand om at D/S „Italias" Rederi tilkjendtes det deponerede Beløb Kr. 750.00 samt at Østlandske Kulkompani tilpligtes at betale Differensen mellem dette Beløb med Renter og Kr. 961.50 med Renter samt Udgifter i England £ 4—0—0 og Sagsomkostninger.

Der blev oprindelig fra Kontracitantens Side fremsat Paastand om Sagens Afvisning, men denne Paastand frafaldtes i Sessionen den 8de December 1902.

Sagens Afgjørelse beror paa en Fortolkning af den foran citerede Klausul i Certepartiet, idet det er Tvist mellem Parterne om, fra hvilket Tidspunkt Lastetiden begynder at løbe. Efter den citerede Klausul skal Lastetidens Løb tage sin Begyndelse overensstemmende med Koutumen paa Lastepladsen. Efter en Skrivelse fra den norske og svenske Vicekonsul i Burnt Island findes der imidlertid tre forskjellige Koutumer herom hvorefter Lastetiden begynder at løbe:

1) from arrival in Road (ɔ: fra Ankomst paa Reden).
2) from arrival in Dock (ɔ: fra Ankomst i Dok).
3) from Berthing (ɔ: fra Ankomst paa Lasteplads).

(se Dok 2, 3, 6 og 7 ad 7, Dok 10 og 11 ad 9).

Efter en Skrivelse af 23de December 1902 fra Mæglerfirmaet Chr. Salvesen & Co. i Leith synes det imidlertid at være den almindelige Opfatning, at Lastetiden, naar intet andet udtrykkelig er aftalt, beregnes efter den tredie og altsaa den for Skibet ugunstigste af de ovennævnte Koutumer, ɔ: from Berthing (se Dok. ad 11). Efter Proceduren under Sagen er det ogsaa denne Regel, som her skal lægges til Grund, idet Kontracit. ikke engang paastaar Anvendelse af de under 1 og 2 nævnte Koutumer.

Derimod er der Tvist mellem Parterne om, hvorledes denne Koutume (ɔ: from Berthing) i nærværende Tilfælde skal anvendes.

Hovedcitantskabet hævder, at efter denne Koutume begynder Liggedagene først ved det Tidspunkt, da Skibet faktisk faar Kaiplads og da er ingen Overliggetid paaløbet. Skibet fik nemlig først Kaiplads Lørdag den 1ste November Kl. 2 Em. og Tiden dreier derfor fra dette Tidspunkt og til Tirsdag den 4de November Kl. 4.45 Em. Da Søndagen ikke regnes med, er der til Lastningen brugt nøiagtig 2 Døgn og $2^{3}/_{4}$ Time hvorfra gaar tre Timer til Bunkering.

Kontracitantskabet hævder derimod, at Liggedagene begynder at løbe fra den Tid, da Skibet kunde og skulde have faaet Kai-

plads, — det vil sige fra det Øieblik, der er ledig Kailasteplads til Skibet. Kontracitantskabet henviser herom nærmere til en Skrivelse fra den svenske og norske Vicekonsul i Burnt Island af 10de December 1902, hvori denne blandt andet anfører følgende:

„Reglen i Havnen er, at enhver Skibsfører *ved Ankomsten* har at varsle Havnemesteren og opgive ham følgende Enkeltheder: Skibets Navn og Hjemsted og Registertonnage, Kapteinens Navn, fra hvilken Havn ankommet og hvortil bestemt. Ved Modtagelsen af disse Detaljer indfører Havnemesteren strax Skibet i sin Bog og Skibet har da Tørn for „Berth" Lasteplads i den Orden, hvori det ankommer, hvis dets Last er færdig" — samt til en Skrivelse fra Burnt Islands Havnekommission af 22de December 1902 hvori meddeles følgende:

„Her følger en Opgave som Havnemesteren har skaffet mig over Ankomst- og Afseilingstider for de Skibe, hvorom der her er Tale, nemlig:

	Ankom paa Reden	— Ankom i Dok —	Afseilet
D/S „Italia" 1902 Oct.	26de Kl. 11.50 Fm.	— Kl. 9.30 Em. —	4de Novbr. 02.
„ „Clara" —	„ „ 12.30 Em.	— — 9.15 — —	1ste Novbr.
„ „Alexander Shukoff"	„ „ 2.30 "	— — 10.55 — —	31te Oct.
„ „Oddbjørg"	„ „ 4.00 „	— — 11.00 — —	30te Oct.

D/S „Alexander Shukoff" fik Plads i East Dock, medens de andre tre Skibe fik Plads i West Dock."

Ved et Skibs Ankomst menes — fremholder Kontracitantskabet — dets Ankomst paa *Reden* og „Italia" skulde derfor havt Tørn for Berth forud for de tre andre i foranstaaende Opgave nævnte Dampskibe. Sammenhængen med, at de tre andre Dampskibe alligevel blev expederet tidligere end „Italia", det samme var forøvrigt efter „Italia"s Journaluddrag ogsaa Tilfældet med et fjerde Skib, nemlig D/S „Dag", der indkom i Dokken Tirsdag den 28de Oktober, begyndte Lastning Torsdag den 30te Oktober samt var lastet og afgik Fredag den 3die November Kl. 2 Morgen — forklarer Kontracitantskabet derved, at det af Hensyn til en økonomisk Udnyttelse af Kaipladsen ikke tillades Skibene at ligge og vente og optage Plads ved Kaien, naar Lasten endnu ikke er kommen tilstede. Skibet mister derfor sin Tørn til Berth, naar Lasten ikke er tilstede, og faar først Plads, saasnart Lasten kommer tilstede og der paany bliver en ledig Berth. Dette passer Havnemesteren, som faar Besked af Jernbaneselskabet, der besørger Kullene ned fra Gruberne. Men naar saaledes Tørnen

brydes, paa Grund af at Lasten ikke er tilstede, maa Følgerne heraf gaa ud over Afskiberne eller Befragterne.

Nu fik D/S „Clara" Kailasteplads, Berth, Kl. 12 Midnat, Natten mellem Tirsdag den 28de og Onsdag den 29de Oktober, kfr. Journaluddraget, og da „Italia" var ankommen paa Reden før „Clara", skulde „Italia" have været berettiget til at faa denne Berth. Kontracitantskabet regner derfor, at Lastetiden dreier fra dette Tidspunkt, og da Certepartiet bestemmer 48 Timer til Lastning, udløb den følgelig Kl. 12 Nat mellem Torsdag den 30te og Fredag den 31te Oktober. Da Skibet først blev færdiglastet Tirsdag den 4de November Kl. 4.45 Em., med Fradrag af $2^1/_2$ Time for Bunkering af Skibet, har det saaledes Krav paa Godtgjørelse for en Overliggetid af 4 Dage og 14 Timer det vil sige 5 Dage a £ 10—7—8 pr. Dag (ɔ: 7 Pence pr. Registerton pr. Dag og Skibet er 356 Netto Reg. Tons) tilsammen £ 52—18—4 eller efter en Kurs af Kr. 18,17 = Kr. 961,50.

Hovedcitantskabet har herimod fastholdt den fra dets Side hævdede Opfatning og har paastaaet sig frifunden i Kontrasøgsmaalet og tilkjendt Omkostninger i samme. Hovedcitantskabet medgiver vistnok, at der i Burnt Island som i alle andre velordnede Havne hersker en vis Praxis, hvorefter Havnevæsenet slipper Skibene ind i Dokken og derefter giver dem Berth, men dette har — anføres der — intet med nogen Koutume for Liggetidens Beregning at bestille. —

Jeg finder at maatte slutte mig til Kontracitantskabets Standpukt med Hensyn til det Tidspunkt, hvorfra Lastetiden skal antages at begynde sit Løb. Det synes klart, at naar Lastetiden efter Koutumen skal begynde at løbe fra det Tidspunkt, da Skibet kan komme til Lastepladsen, ɔ: kan faa Lasteplads ved Kaien, da maa man herved mene det Tidspunkt, da Skibet efter de lokale Forholde har Adgang til at faa Kailasteplads. Meningen med den nævnte Koutume har selvfølgelig været den, at Skibet faar finde sig i at vente, naar der ingen ledig Kailasteplads er, idet at saadan er optaget af andre Skibe, der har Fortrinsret til at komme i Betragtning. Meningen med Koutumen kan derimod aabenbart ikke have været den, at Skibet skulde være forpligtet til at vente, indtil Afskiberne rent vilkaarlig skaffede Lasten tilstede.

Efter de foreliggende Oplysninger maa jeg gaa ud fra, at Skibet kommer i Tørn for Berth efter det Tidspunkt, da det ankommer paa Reden. Men Konsekvensen heraf maa da ubestride

lig være den, at naar Skibet efter denne Regel faar Tørn — og Skibet for sit Vedkommende er fuldt lasteklar, maa Skibet ogsaa have *Ret* til at forlange, at det erholder Adgang til Kaien i den Tur, som Ankomsten paa Reden fører med sig. Er Lasten ikke tilstede, saaledes at Skibet mister sin Tørn og maa vente paa næste ledige Kailasteplads, maa Afskiberne have Ansvaret herfor og bære Følgerne af alt Opold, som foraarsages Skibet derved, at Afskiberne ikke har sørget for at have Lasten tilstede og disponibel i rette Tid. Dette Ansvar vil netop faa sit prægnante Udtryk deri, at Skibet blir berettiget til at regne Lastetidens Begyndelse fra det Tidspunkt, da Skibet første Gang havde Tørn for Kaiplads.

Den af Hovedcitantskabet hævdede Opfatning, hvorefter Skibet ikke skulde kunne regne Lastetidens Begyndelse fra det Tidspunkt, da det skulde have Tørn, men skulde være afhængig af naar Lasten kom tilstede (idet dette jo er en Betingelse for at faa Anledning til at benytte Berth) vilde jo faktisk gjøre Skibets Stilling fuldstændig retløs og gjøre Aftalen om Liggetidens Indskrænkning til 48 Timer fuldstændig illusorisk og betydningsløs. Det maa derfor i sig selv have Formodningen imod sig, at den paaberaabte Koutume skal lede til saadanne Resultater, og selv om der forelaa positive Oplysninger om, at Hovedcitantskabets Opfatning havde Hjemmel i Praxis i Lastehavnen — hvad der forøvrigt *ikke* foreligger — kunde det vistnok være tvivlsomt om en *saadan* Koutume maatte ansees forbindende for Skibet, naar den ikke udtrykkelig var aftalt, kfr. herom HRD. i Rt. 1896 Pag. 289, hvilken Dom ogsaa tangerer det under nærværende Sag foreliggende Spørgsmaal om Berthklausulens rette Forstaaelse.

Den af mig antagne Forstaaelse af denne Klausul er i Overensstemmelse med, hvad der er udtalt af Mæglerfirmaet Chr. Salvesen & Co. i Leith i den foran nævnte Skrivelse af 23de December 1902.

At det in casu var Mangel paa Kul, som bevirkede det lange Ophold, fremgaar tilstrækkeligt af Journaluddraget. I dette anføres herom følgende:

Lørdag 1ste Novbr. Kl. 0¼ Em. forhalede til No. 1 Tip ifl. Ordre fra Dokfolk. Kl. 2 Em. begyndte at laste i No. 2 Luge; holdt paa til Kl. ¾ Em. Havde da ikke mere Kul nede.

Mandag 3die Novbr. Kl. 0,20 om Morgenen begyndte at laste, tog ind i No. 2 og No. 3 Luge samt tog ind Bunker coal. Begyndte paa dette Kl. 4 Morgen og Kl. 6½ var Bunkerne

inde. Det øvrige af Dagen stod for Last indtil Kl. $10^1/_4$ Aften, da vi atter fik endel. Holdt paa til Kl. $0^1/_2$ Midnat. Ingen Kul efter den Tid.

Tirsdag 4de Novbr. Ingen Lastning begyndte, førend Kl. $2^1/_2$ Em. fik Ordre at hale til Kultippen og begyndte laste. Kl. 4.45 var Skibet lastet.

Efter det anførte var „Italia" saaledes berettiget til at erholde Berth før „Clara", der ankom paa Reden efter „Italia". Da „Clara" efter det oplyste fik Berth Kl. 12 Midnat, Natten mellem Tirsdag den 28de Oktober og Onsdag den 29de Oktober, maa jeg følgelig give Kontracitantskabet Medhold i, at „Italia" er berettiget til at beregne Overliggedagsgodtgjørelsen efter det nævnte Tidspunkt som Udgangspunkt for Lastetidens Begyndelse. Efter dette vil Kontracitantskabet overensstemmende med sin Paastand, hvorimod der forøvrigt ikke er gjort nogen speciel Indsigelse, blive at tilkjende Liggedagsgodtgjørelse for 5 Dage. Det paastaaede Beløb sees dog ved en Regnefeil at være anført et £ for høit, hvorfor der i Paastandsbeløbet vil blive at gjøre et Fradag af Kr. 18,17, hvorefter der udkommer et Restbeløb af Kr. 943,33.

Mod det paastaaede Beløb £ 4—0—0 for Udgifter i England er ingen speciel Indsigelse fremsat.

Det er fra Hovedcitantskabets Side urgeret, at der i den af „Italia"s Kaptein i England optagne Protest er indløbet en urigtig Anførsel om, at „Italia" kom ind *i Dokken* før „Clara", medens det rigtige er, at „Italia" ankom *paa Reden* før „Clara". Det maa ogsaa betegnes som uheldigt, at en saadan urigtig Anførsel indløber, men det omhandlede Punkt har dog, efter det bemærkede, ikke Betydning for Sagens Afgjørelse. Imidlertid finder jeg det forklarligt, at Hovedcitantskabet fandt sig beføiet til at kræve Sagen retslig belyst, og jeg antager derfor, at Sagsomkostningerne bør ophæves.

Thi kjendes for Ret:

Kontracitantskabet Dampskibet „Italia"s Rederi bør for Hovedcitantskabet Aktieselskabet Østlandske Kulkompanis Tiltale i nærværende Sag fri at være.

Derimod bør Hovedcitantskabet til Kontracitantskabet betale Kr. 943,33 — ni Hundrede firti tre Kroner treti tre Øre — med 4 — fire — af Hundrede i aarlig Rente deraf fra den 8de Januar 1903 til Betaling sker samt £ 4—0—0— fire Pounds

— enten i denne Myntsort eller i norske Penge efter Kurs paa Betalingsdagen.

Kontracitantskabet kjendes i Forhold til Hovedcitantskabet berettiget til at søge Dækning for det tilkjendte Beløb i den deponerede Check stor Kr. 750.00 med Renter.

Sagsomkostningerne ophæves saavel i Hoved- som i Kontrasøgsmaalet.

At efterkommes inden 3 — tre — Dage efter Dommens Forkyndelse under Adfærd efter Loven.

4—5—1903.

M. C. Backer,
konst.

Enig 6--5—1903. *H. F. Schetelig*

$^{9}/_{5}$ 1903. Ikke enig og henviser til vedlagte Votum.
W. Grønstad.

Efter den passerede Votering blev saaledes kjendt for Ret:
Som Førstvoterendes Votum.
11—5—1903.

M. C. Backer,
konst.

Votum.

Jeg er enig med Førstvoterende i, at af de tre paa Stedet gjældende Koutumer bliver den for Skibet mindst gunstige at lægge til Grund ved Paadømmelsen af denne Sag. Denne Koutume er, efter hvad der er oplyst, den, at Skibets Liggedage regnes fra det Øieblik, da Skibet har faaet Plads ved Kulkranen (after berthing).

Den i Certepartiet stipulerede korte Lastetid 48 Timer synes ogsaa at pege i Retning af, at Forudsætningen har været, at eventuel Ventning for at komme til Kranen ikke skulde kunne regnes som Liggedag. For at kunne gjøre noget andet gjældende maa der efter min Formening have været ført Bevis for, at den Slags Kul, som „Italia" skulde laste under Ventetiden, var blevet indlastet i senere kommet Skib.

Ifølge denne min Opfatning er „Italia" altsaa ikke kommen paa Overliggedage, idet den blev lastet paa de stipulerede 48 Timer plus den Tid, som var medgaaet til Indtagningen af Bunkere.

I Henhold til dette maa jeg votere for, at Carl Christensen & Søn tilbagebetales de deponerede 750 Kroner, og at Østlandske Kulkompani som Indstevnt i Kontrasøgsmaalet frifindes for Kontracitantens Tiltale.

Jeg er enig med Rettens Majoritet i, at Omkostningerne for begge Søgsmaals Vedkommende ophæves.

$^{9}/_{5}$ 1903.

W. Grønstad.

93.

Kungl. Maj.ts Dom den 12 November 1903.

Handelsbolaget med firma Sölvesborgs Skeppsvarf

emot

Kustroddaren Johannes Kraemer m. fl.

Ångaren „Göta", lastad med kol, grundstötte under rådande tjocka den 21 December 1901 kl. omkring 3 e. m. å det s. k. Tiofotsgrundet utanför Åhus' hamn. Först sedan en del af lasten kastats öfver bord kom fartyget med egen maskinkraft och i oskadadt skick af grundet. I kastningen af lasten, som påbörjades af fartygets egen besättning, deltogo 30 personer, hvilka dels sjelfmant dels efter anmodan af befälhafvaren å „Göta" infunnit sig och biträdt vid arbetet. Sedan dessa personer vid Rådstufvurätten i Sölvesborg yrkat utbekomma bergarelön, men Rådstufvurätten ansett det arbete de verkställt vara att hänföra till *vanligt lossningsarbete*, har Hofrätten öfver Skåne och Blekinge i dom, som fastställts af Kungl. Maj.t, förklarat deras vid tillfället lemnade medverkan, derför viss ersättning ej aftalats, vara att hänföra till *bergning*.

Handelsbolaget Sölvesborgs Skeppsvarf tillhöriga ångaren „Göta" grundstötte den 21 December 1901 kl. omkring 3 e. m. å det s. k. Tiofotsgrundet, beläget $^{1}/_{2}$ geografisk mil från inloppet till Åhus' hamn, vid tillfället rådde tjorka, men i öfrigt var vädret godt med jemn laber nordostlig bris. „Göta", som förde $1445^{17}/_{20}$ tons stenkol, gjorde vid grundstötningen endast sakta fart farmåt. Sedan försök att få „Göta" af grundet med egen maskinkraft och i förening med en tillstädeskommen bogserångare

„Björn" misslyckats, beslöt befälhafvaren lätta fartyget genom att kasta en del af lasten öfver bord. Detta arbete påbörjades af fartygets egen besättning. Emellertid tillstädeskommo dels sjelfmant 6 fiskare och arbetare från Landön och dels senare, efter det „Götas" kapten uppmanat „Björns" befälhafvare att skaffa folk från land, 24 kustroddare, fiskare och arbetare från Åhus samt deltago i arbetet. Kl. 12.15 på natten, sedan $118^{14}/_{20}$ tons kastats, kom „Göta" med egen maskinkraft och i oskadadt skick af grundet.

De 30 man, som sålunda deltagit i lastens kastande, instämde sedan till Rådstufvurätten i Sölvesborg handelsbolaget med yrkande om dess förpligtande att till kärandena utgifva bergarelön med 100 kronor till dem hvar för det de bergat „Göta", hvarjemte fem af kärandena begärde ersättning för skada, som vid bergningstillfället vållats å dem tillhöriga båtar.

Bolaget bestred till en början att samtliga kärandena deltagit i arbetet. För öfrigt ansåg bolaget omständigheterna ej varit sådana, att arbetet kunde hänföras till bergningsarbete, utan endast till vanlig arbetshjelp, derför betalning borde utgå med timpenning.

Rådstufvurätten yttrade i utslag den 23 Juni 1902 att Rådstufvurätten funne det vara i saken ådagalagdt, att i Sölvesborg hemmahörande ångfartyget „Göta", lastadt med stenkol och fördt af Sjökaptenen M. K. Nordfeldt, lördagen den 21 December 1901, under ingående til Åhus' hamn för aflemnande af lasten, omkring kl. 3 e. m. stött på det derutanför belägna s. k. Tiofotsgrundet; att, sedan efter grundstötningen fartygets besättning för att söka bringa fartyget af grundet, kastat en del af lasten öfver bord och försök i samma riktning gjorts af den Åhus hamn tillhöriga bogserångaren „Björn", hvars befälhafvare då försöken misslyckades, af Nordfeldt anmodats att från land anskaffa arbetare för att biträda med kastandet af lasten, härför dels kl. 6 e. m. sjelfmant anmälde sig de 6 å Landön bosatte kärandena, dels och kl. 8,45 e. m. på grund af berörde anmodan infunno sig ombord å „Göta" ålskilliga personer från Åhus, båda lagen i egna båtar; och att sedan med dessa arbetare såsom biträde åt skeppsfolket och med användande af fartygets ångvinschar $118^{14}/_{20}$ tons stenkol kastats öfver bord, fartyget kl. 12,15 på natten med tillhjelp af sin egen maskinkraft förts af grundet och oskadadt under ledning af lots ankrat i närheten;

och enär mot bolagets bestridande ej styrkt blifvit, att

käranden J. Nilsson deltagit i det sålunda utförda lossningsarbetet, hvarvid öfrige kärandena jemte fartygets besättning under Nordfeldts öfverinseende lagt hand; enär 14 af desse kärande såsom fiskare eller betjente vid kustbevakningen borde väl känna farvattnet i fråga och å utfärden till „Göta“ i sina dervid använda båtar medtagit öfrige, vid hvilket förhållande och under då rådande stilla väder, om än i dimma och mörker, färden till „Göta“ ej kunde hafva varit förenad med annan fara, än den för hvilken hvarje person med dylika sysselsättningar vid utöfvandet deraf vore utsatt; enär samme kärande i och för verkställandet af lossningsarbetet ej användt annan redskap än den, som härför af „Götas“ befälhafvare anskaffats och ställts till deras förfogande; enär lossningsarbetet skulle med den ostliga vind, som då blåste, varit till föga gagn i och för fartygets tagande af grundet, derest ej fartygets egen maskin härtill medverkat, samt enär, såsom fullt sakkunniga vittnen upplyst, arbetet med kastandet af den del utaf lasten, som erfordrats för fartygets lättande, skulle kunnat utföras af fartygets egen besättning under tiden till påföljande söndags middag, hvarintill vädret fortfarande var lugnt, så att fara för fartyget, hvilket efter flott-tagningen fortfarande var utan läcka, icke funnits,

ansåge Rådstufvurätten det arbete, kärandena i ofvannämnde hänseende verkställt ej kunna räknas till sådan bergning, som i 224 § af Sjölagen afsåges, utan vara att hänföra till vanligt lossningsarbete samt pröfvade förty lagligt stadga att kärandena med undantag af J. Nilsson, hvars anspråk helt och hållet underkändes, skulle för samma arbete erhålla betalning af bolaget en hvar med 3 kr. pr. timme under den tid de hvar för sig i arbetet tagit del, i följd hvaraf bolaget förpligtades att, mot erhållande af kvitto, utgifva dels till hvar af N. Ståhl, A. Nilsson, W. Frick, Per Ohlsson, Ola Svensson och Hans Olsson för $6^1/_4$ timmar 18 kronor 75 öre dels och till hvar och en af öfriga kärande eller J. Kraemer, P. Kappelin, J. P. Hellberg, M. Larsson, Olof Olsson, N. K. Sjöstedt, N. Andersson, Ola Persson, Anders Nilsson, N. Medin, Jöns Bengtsson, Nils Sjöstedt, N. Rignell S. Strid, E. Dahl, F. Henriksson, N. Jönsson Sjöstedt, O. Forsberg, A. Björklund, J. A. Skjön, Nils Bengtsson, N. Åström och W. H. Clark efter $3^1/_2$ timmar 10 kr. 50 öre jemte 5% ränta å en hvar tillagdt belopp från stämningsdagen den 8 Mars 1902, tills betallning skedde, men då lagligen ej utredt blifvit, at de båtar Kappelin, M. Larsson, Olof Olsson

och Ståhl vid tillfället användt tagit skada under färden till „Göta“ eller under det dessa personer uppehållit sig ombord å fartyget, blefve deras yrkande om ersättning i denna del ogilladt; och kunde vid denna utgång af saken och på grund af hvad deri förekommit i afseende på kärandena erbjuden godtgörelse, de ej undgå att ersätta motpartens rättegångskostnad med 346 kr. 35 öre.

Kärandena vädjade till Hofrätten öfver Skåne och Blekinge. Vid den tidpunkt, då kärandena tillkallades och då de utförde arbetet, hade faran för fartyget varit öfverhängande. Hade nämligen ostlig storm uppstått, skulle fartyget snart gått läck vid kölens hugg mot grundet. Kärandena vidhöllo derför sitt yrkande om bergarelön samt att denna måtte bestämmas åtminstone till 50 kronor för en hvar af dem.

Bolaget bestred ändringssökandet.

Hofrätten fann i dom den 23 Januari 1903 det vara i saken ådagalagdt att ifrågavarande bolaget tillhöriga och af Nordfeldt såsom befälhafvare förda ångfartyg, lastadt med $1445^{17}/_{20}$ tons stenkol, den 21 December 1901 omkring kl. 3 e. m. stött å grund på $^1/_2$ geografisk mils afstånd från inloppet till hamnen i Åhus; att, sedan försök att bringa fartyget af grundet förgäfves gjorts dels af besättningen med användande af fartygets egna hjelpmedel och dels med bogserångaren „Björn“, Nordfeldt anmodat befälhafvaren å „Björn“ att så fort som möjligt från land anskaffa personer att vara fartygets besättning behjälpliga med att kasta öfver bord så stor del af lasten, som kunde erfordras för att få fartyget flott, samt att samtliga kärandena, hvilka derefter i egna båtar anländt tillplatsen för strandningen. de i Åhus boende på grund af nämnda anmodan, kl. 8,45 e. m. och de öfriga utan anmaning redan kl. 6 e. m. efter ankomsten till platsen tagit del i ofvan omförmälta arbete, hvilket utan afbrott fortgått till kl. 12.15 på natten, då fartyget, af hvars last $118^{14}/_{20}$ tons då kastats öfver bord genom användande af egen maskinkraft förts af grundet och förankrats i närheten deraf hvarefter fartyget påföljande dag i oskadadt skick införts til hamnen i Åhus; och pröfvade hofrätten. som i betraktande af nu angifna och öfriga i saken förekomna omständigheter ansåge den af kärandena vid tillfället i fråga lemnade medverkan, derför viss ersättning ej aftalats, vara att till bergning hänföra, jemlikt de i 225 § Sjölagen stadgade grunder skäligt bestämma de belopp, som kärandena egde att i bergarelön undfå, till 40 kronor åt dem hvardera, derunder innefattades jemväl godtgörelse för de vid tillfället tilläfventyrs uppkomma

skador å de af kärandena dervid använda båtar, iföljd hvaraf Hofrätten på det sätt ändrade Rådstufvurättens utslag i hufvudsaken, att bolaget tillförbundes att, utöfver hvad Rådstufvurätten ålagt bolaget att gälda vederparterna, mot kvitto ytterligare utgifva till en hvar af Ståhl, A. Nilsson, Frick, Per Ohlsson, Ola Svensson och Hans Olsson 21 kr. 25 öre, till en hvar af Kraemer, Kappelin, Hellberg, M. Larsson, Olof Olsson, N. K. Sjöstedt, N. Andersson, Ola Persson. Anders Nilsson, Medin, Jöns Bengtsson, Nils Sjöstedt, Rignell, Strid, Dahl, F. Henricksson, N. Jönsson Sjöstedt, Forsberg, Björklund, Skjön, Nils Bengtsson, Åström och Clark 29 kr. 50 öre äfvensom till J. Nilsson 40 kr. jemte ränta å dessa belopp enligt den af Rådstufvurätten stadgade grund att utgå af det som vid tillfället bergats, hvarjemte Hofrätten med upphäfvande af Rådstufvurättens utslag i fråga om rättegångskostnaden, förpligtade bolaget att godtgöra kärandena deras å saken vid Rådstufvurätten hafda utgifter med 450 kronor.

Bolaget sökte ändring under yrkande, att med upphäfvande af Hofrättens dom, Rådstufvurättens utslag måtte fastställas.

Motparterna yrkade fastställelse af Hofrättens dom.

Nedre Revisionen hemställde i underdånigt betänkande att Kungl. Maj.t måtte pröfva rättvist fastställa Hofrättens dom samt förpligta bolaget att ersätta mottparterna deras kostnader å saken hos Kungl. Maj.t med 150 kronor jemte hvad som åtginge till lösen af Kungl. Maj.ts dom.

Saken föredrogs den 30 Oktober 1903 i Högsta domstolen, hvars flesta ledamöter (Justitieråden *Lilienberg, Huss* och *Thollander*) biföllo det underdåniga betänkandet.

Justitieråden *Cassel* och *Silverstolpe*, pröfvade lagligt, med upphäfvande af Hofrättens dom, fastställa Rådstufvurättens utslag allenast med den ändring att, då det måste anses utredt, att jemväl svaranden J. Nilsson under en tid af $3^1/_2$ timmar deltagit i det ombord å fartyget vid ifrågavarande tillfälle utförda arbete, bolaget förpligtades att härför till J. Nilsson utgifva ersättning efter den af Rådstufvurätten stadgade grund med 10 kr. 50 öre jemte 5 % ränta derå från stämningsdagen den 8 Mars 1902 till dess betalning skedde, äfvensom att med hänsyn till sakens beskaffenhet Kraemer och hans medparter befriades från den af Rådstufvurätten ålagda skyldigheten att godtgöra bolagets kostnader å saken vid Rådstufvurätten.

94.

Landsoverretten i Kjøbenhavn, den 14de Decbr. 1903.

Kaptain R. Schultz som Fører af Dampskibet „Senator Krüger" af Wismar

(Højesteretssagfører Arntzen)

kontra

Aktieselskabet Hasle Klinker & Chamottestensfabrik

(Overretssagfører Ed. Christensen.)

Losningen af en Ladning Kul skulde ifølge Kontrakten ske saa hurtig. som Kapteinen kunde levere. I en Sag angaaende Liggedagspenge frikjendes Modtagerne, uagtet der kun var losset fra to af Skibets tre Luger, idet Retten blandt andet udtaler, at der intet er oplyst om, at Kapteinen, mens Losningen stod paa, beklagede sig over, at Losningen gik for langsomt. Den Omstændighed, at der er givet ren Kvittering for Fragten, udelukker ikke, at der senere reises Krav paa Liggedagspenge.

I Henhold til et den 22de Juli 1901 i Kjøbenhavn mellem et Skibsmæglerfirma og en Repræsentant for de Appelindstevnte, Aktieselskabet Hasle Klinker & Chamottestensfabrik, oprettet, i det engelske Sprog affattet, Certeparti, indtog det af Appellanten, Kaptain R. Schultz førte Dampskib „Senator Krüger" af Wismar — hvis Lastedrægtighed i Certepartiet er opgivet til omtrent 550 Tons, medens Nettodrægtighehen kun skal udgjøre 230—40 Registertons — i Hull en for de Appelindstevnte bestemt Ladning Kul og gik dermed til Hasle Havn. Her skulde Ladningen i Følge Certepartiet tages ved Skibssiden „for Kjøbmandens Regning og Risiko saa hurtigt som Kaptainen kan afskibe" regnet fra det Tidspunkt, Damperen var rede til at losse, og hvis Damperen opholdes ud over denne Tid, skulde der betales 10 shilling for hver løbende Overliggetime.

Torsdag den 1ste August s. A. ankom Skibet til Hasle, og efterat det Kl. 6 om Morgenen var blevet fortøiet ved Havnekaien, begyndte Losningen Kl. 9 Formiddag og fortsattes til Kl.

7 Eftermiddag med de Afbrydelser, der bevirkedes ved Arbeidernes Maaltider.

Fredag den 2den August og Lørdag den 3die August lossedes der videre paa samme Maade fra Kl. 6 Formiddag til Kl. 7 Eftermiddag, og efterat Arbeidet derpaa havde hvilet om Søndagen, fuldendtes Losningen Mandag den 5te August fra Kl. 5 Formiddag til Kl. 12,15 Eftermiddag. Forinden Appellanten sidstnævnte Dag afseilede fra Hasle, indgav han til Notarius publicus samme Sted en Rekvisition om Optagelse af Protest, for at forbeholde ham og Rederiet Ret til Erstatning, forsaavidt Skibet ved Losningen var opholdt længere end til Lørdag den 3die August Kl. 7 Eftermiddag, og den saaledes begjærte Protest blev samme Dag nedlagt for de Appelindstevnte.

Under nærværende ved Hasle Kjøbstads Søret som vedtaget Værneting anlagte Sag, søgte Appellanten derefter de Appelindstevnte til Betaling af £ 21 som Overliggepenge for Tiden fra Lørdag Eftermiddag Kl. 7 til Mandag Eftermiddag Kl. 1 eller for 42 Timer á 10 shilling med Renter af Beløbet 5% p. a. fra Stevningens Dato den 26de November 1901.

De Appelindstevnte paastod sig frifundne og denne Paastand blev ved Søretsdommen tagen til Følge, hvorhos Sagens Omkostninger, som begge Parter paastod sig tilkjendt, bleve ophævede.

Appellanten paastod nu for Overretten denne Dom forandret overensstemmende med hans Paastand i første Instans, hvorimod de Appelindstevnte paastaar den stadfæstet.

Forsaavidt de Appelindstevnte have gjort gjældende, at deres Frifindelse maa blive en Følge af, at Appellanten efter Losningens Tilendebringelse modtog og kvitterede for Fragten uden at forbeholde sig Overliggepenge, kan der ikke gives dem Medhold heri, og det bliver derfor at undersøge, om Losningen er fremmet med tilstrækkelig Hurtighed.

Det er i saa Henseende uomtvistet, at Ladningen, som for de Appelindstevntes Vedkommende blev udført af en Arbeidsformand, der havde Arbeidet i Akkord med det af ham antagne Mandskab, kun foregik med 2 Kraner og fra høist 2 Luger ad Gangen, uagtet Appellanten havde rigget Lossegreier til samtlige Skibets 3 Luger og var klar til paa en Gang at levere Kul fra dem alle tre, og det er oplyst, at den omtalte Arbeidsformand erklærede, at der ikke kunde skaffes flere Kul bort, end der blev leveret, med 2 Kraner. Appellanten gjør gjældende, at Losningen, hvad der ogsaa efter det foreliggende maa antages, kunde have

været tilendebragt om Lørdagen den 3die August, dersom de Appelindstevnte havde modtaget Kul fra alle tre Luger samtidigt, og at det samme Resultat kunde være naaet ved at forlænge den daglige Arbeidstid. Denne maa imidlertid ansees at have været af normal Længde, og der foreligger intet om, at Appellanten, medens Arbeidet stod paa, har udtalt Ønsket om Forlængelse af Arbeidstiden, ligesom det ikke er godtgjort, at han overhovedet har beklaget sig over, at Arbeidet gik for langsomt, om han end Lørdagen den 3die August overfor de Appelindstevntes Bogholder fremkom med en Udtalelse om, at han vilde være færdig med Udlosningen denne Dags Aften.

Det maa derhos, efter hvad der foreligger, antages, at der allerede før Skibets Ankomst mellem en af Appellanten antagen Skibsmægler og den ovenfor omtalte Arbeidsformand blev truffet Aftale med Hensyn til Losningen, og at det skyldtes disse Aftaler, som maa forudsættes at have været bestemmende for Størrelsen af det Mandskab, der blev anvendt, at Losningen kunde begynde saa tidligt som sket.

Under Hensyn til det saaledes anførte og idet Losningen blev tilendebragt indenfor det i Sølovens § 137 jfr. 119 ommeldte Antal Liggedage, skjønnes der ikke at burde tilkjendes Appellanten Overliggepenge, hvorfor Søretsdommen, hvis Bestemmelser om Sagens Omkostninger billiges, vil være at stadfæste.

Sagens Omkostninger for Overretten, som begge Parter paastaar sig tilkjendt, ville efter Omstændighederne være at ophæve.

Med Hensyn til de for Overretten fremlagte Dokumenter foreligger ingen Stempelovertrædelse.

Thi kjendes for Ret:

Søretsdommen bør ved Magt at stande.

Sagens Omkostninger for Overretten ophæves.

Indhold: 92, Christiania Sjøret: A/S Østlandske Kulkompani mod F. S. Rosendahl som Fører af D/S „Italia". — 93. Kongl. Maj.ts Dom: Handelsbolaget med firma Sölvesborgs Skeppsvarf mot Kustroddaren Johannes Kraemer m. fl. — 94. Landsoverretten i Kjøbenhavn: Kaptain R. Schultz som Fører af Dampskibet „Senator Krüger" af Wismar ktr. Aktieselskabet Hasle Klinker & Chamottestensfabrik.

NORGES SJØFARTSTIDENDES TRYKKERI CHRISTIANIA.

REGISTRE

Resumé af Dommenes Indhold m. m.

	Side
Afgifter paa Skib og Ladning	549
Assurancespørgsmaal	549
Beskadiget Last	550
Bestemmelsessted	551
Bjergning & Assistance	552
Dispachespørgsmaal	554
Fragtbetalingsspørgsmaal	554
Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk	555
Hyrespørgsmaal	555
Konnossementsspørgsmaal	556
Kontraktsbrud	556
Leie af Skib	557
Maanedsbefragtning	557
Manglende Last	557
Overliggedagsspørgsmaal	558
Sammensted og Paadrivning	559
Skade paa Person	562
Slæbningsforhold	563
Sjøpant	563
Straffesager	564
Tidsangivelse i Certeparti	564
Udlevering af Gods til urette Vedkommende	565
Usjødygtighed ved Reisens Tiltrædelse	565
Vidnespørgsmaal	565
Diverse	565

Afgifter paa Skib og Ladning.

Side.

Ved Fastsættelsen af en Fragt er det udtrykkelig betinget, at den skal være „uden nogetsomhelst Vintertillæg eller Isbrydergebyr". Desuagtet belaster Rederiet Ladningsmodtageren med den paa Ladningen eller Afladerne hvilende Andel i Isbrydergebyr for Udgaaende fra Stettin og inkasserer samme som Efterkrav paa Konnossementet, men Rederiet dømmes i Henhold til den citerede Klausul til at tilbagebetale Beløbet. Det udtales i Dommen, at Rederiet ogsaa efter *Sjøfartslovens § 153* vilde være forpligtet til at betale den Ladningen paalignede Andel i bemeldte Afgift.

Christiania Sjøret. 5

Assurancespørgsmaal.

Varer forsikres i Henhold til Generalpolice, saaledes at Forsikringen omfatter alle Varer, som den Forsikrede afsender i de bestemte Ruter, og hvorom han er forpligtet til ved hver Afslutning at gjøre Indførsel i en Forsikringsjournal. Et af Forsikrede fremsat Erstatningskrav negtes honoreret af Forsikringsgiveren, fordi det ved en af ham foretagen Revision var oplyst, at adskillige Varepartier i Aarenes Løb var afsendt, uden at Forsikrede havde opfyldt sin Forpligtelse til at indføre dem i Journalen. Da det imidlertid oplyses, at Forsikringsgiveren Maaned efter Maaned havde opgjort med Forsikrede efter Journalen uden tidligere at foretage Revision, og da der ikke kunde antages at foreligge Forsæt eller Misbrug fra Forsikredes Side, anser Sjøretten Forsikringsgiveren erstatningspligtig.

Christiania Sjøret. 23

Sedan barkskeppet „Harry" under år 1893 antagits till försäkring i Sjöförsäkringsföreningen Norrtelje för en försäkringssumma af 5400 kronor, har föreningen under år 1896 nedsatt försäkringssumman till 5000 kronor. Af föreningen vid Rådstufvurätten i Norrtelje framstäldt yrkande att utbekomma oguldna premier i enlighet med sistnämnda försäkringsvärde bifölls af Rådstufvurätten, hvaremot Svea Hofrätt och Kungl. Maj.t, enär föreningen icke kunde anses berättigad att utan försäkringstagarens medgifvande nedsätta försäkringssumman, ogillade föreningens talan.

Sveriges Høiesteret. 130

En Selvskyldnerkautionist for Præmier til en gjensidig Skibsassuranceforening, ifølge hvis Love Tilskud ikke maa overstige 10% af

Side.

Assurancesummen, er ialfald ikke ansvarlig for Tilskud, der paa Grund af særlige Forhold (Direktørens Underslæb m. v.) kommer til at overskride dette Maximum.

137 Norges Høiesteret.

Assuranceforeningen „Skuld" antages ikke forpligtet at erstatte Rederiet af et i Foreningen indmeldt Skib de Extraudgifter og det Tab, der var paaført Rederiet ved at Skibet paa Grund af Forsømmelighed fra 1ste Maskinists eller Kapteinens Side var gaaet tilsjøs med utilstrækkelig Kulforsyning; her var nemlig ikke Tale om „Ansvar til Trediemand", hvilket alene Foreningen efter sine Love var forpligtet til at erstatte, og det kunde ikke gjøre nogen Forandring heri, at Skibet var maanedsbefragtet, saa at Tabet rent regnskabsmæssigt maaske kunde opstilles som „Ansvar til

237 Trediemand". Christiania Sjøret.

En Assurance for Kasko og Udstyr tegnes gjennem en Subagent, og Præmien erlægges mod Police og Interimskvittering. Nogle Uger efter Skibets Afseiling kommer der Besked fra de interesserede Assuranceselskaber, at de ikke vil acceptere de Betingelser, paa hvilke Forsikringen var tegnet, og den Forsikrede erklærer da, at han ingen Forsikring vil have, samt fordrer de erlagte Præmier tilbagebetalt, idet han tilbageholder Policen og den foreløbige Kvittering som Sikkerhed. Forsikringsselskaberne dømmes til at tilbagebetale den fuldt betalte Præmie, idet det efter Omstændighederne maatte antages, at ingen Forsikringskontrakt var kommet istand.

310 Norges Høiesteret.

Dampskibsassuranceforeningen „Nora" ansees efter sine Love ikke at være forpligtet til at tilsvare nogen Del af Kost- og Maanedspenge for den Tid, et Skib blev forsinket i Sjøen ved, at Mandskabet maatte paasætte en midlertidig Propel, efterat Propellen var tabt ved en Begivenhed, for hvilken

412 „Nora" bar Ansvaret. Christiania Sjøret.

En Interessent i en gjensidig Skibsassuranceforening kan ikke negte at betale det paa ham overensstemmende med Foreningens Love udlignede Tilskud, indtil han har havt Anledning til at kontrollere, at det udlignede Beløb virkelig repræsenterer et Underskud, hvortil han som Medlem af Foreningen er forpligtet til at bidrage.

473 Norges Høiesteret.

Beskadiget Last.

Ruteskibes og deres Expeditørers Ansvar for udlosset Stykgods (at

49 Høiesteretsadvokat Per Rygh).

193 Expeditørers Ansvar (af C. A. Gundersen, Bergen).

Tvist om en fartygsbefälhafvares skyldighet att ersätta skada, hvarmed ett med fartyget enligt konnossement transporteradt parti flott vid lossningen befunnits behäftadt. Rådstufvurätten friade befälhafvaren från ersättnings-

Side.

skyldighet. Hofrätten ansåg skadan å flottet vara en följd af dess olämpliga stufning ombord å fartyget samt ålade befälhafvaren ersättningsskyldighet, hvaremot Kungl. Maj.t med upphäfvande af Hofrättens dom fastställde Rådstufvurättens utslag.
Sveriges Høiesteret. 337

Et Rederi ansees ansvarligt efter *Sjøfartslovens § 8* for Skade, forvoldt Ladningen ved en Grundstødning, der skyldtes en efter Høiesterets Formening tilregnelig Feiltagelse fra Førerens og Lodsens Side med Hensyn til en Fyrlampes Placering. Norges Høiesteret. 482

Et Par Fade Fedt befindes ved Ankomsten til Kjøbenhavn med S/S „Norge" fra New York beskadigede, og Modtagerne indstevnte Rederiet til Betaling af Erstatning, men Rederiet blev frikjendt i Henhold til *Sølovens § 142*, idet Skaden maatte antages at skyldes Emballagens egen Svaghed.
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 497

Bestemmelsessted.

Efter Indtagelse af en Ladning Kul i Grangemouth faar Kapteinen Ordre for Randers og undertegner Konnossement for denne Havn med den sædvanlige Klausul „all conditions as per charter." Retten antager, at der herved i et og alt er henvist til Certepartiets Betingelser, bl. a. følgende: „Skulde Is hindre Damperen i at naa sit Bestemmelsessted, er det fastsat, at Ladningen skal udlosses i den nærmest tilgjængelige Havn og Fragt og alle Betingelser forblive uforandrede." Ved Ankomsten til Randersfjord forceres Drivis gjennem omtrent 2 Sømil, hvorpaa man naaer aabent Vand, men da der længere borte sees fast Is, og da Kapteinen ikke af Lodserne faar tilstrækkelig betryggende Oplysninger med Hensyn til Muligheden af uden Fare for Skibet at naa Randers, opgiver han videre Forsøg og gaar til Aarhus, hvor Ladningen losses. Modtageren fordrer Erstatning, men Retten finder, at Kapteinen i Henhold til den citerede Klausul og efter Omstændighederne havde været berettiget til at handle, som han gjorde. Viborg Landsoverret. 392

Enligt konnossement den 30 November 1899 erkände Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag sig hafva i prámen „T .B. 216" emottagit 200 fat Nobel Chrystal fotogen att leveras till Lysoljeförvaringsaktiebolaget i Örnsköldsvik med vilkor att, der is hindrade, lasten skulle lossas på emottagarens bekostnad och risk utan afdrag å frakten. Sedan den ångare, som bogserade prámen, på grund af isförhållandena ansett sig icke kunna fortsätta resan till Ørnsköldsvik utan anlöpt Sundsvall och der lossat lasten, har mellan parterna uppstått tvist, huruvida Transportbolaget härigenom brutit fraktaftalet och förty gjort sig skyldigt till skadeersättning i förhållande till Lysoljeförvaringsbolaget. Domstolarna ansågo is hafva hindrat resans fortsättande och någon ersättningsskyldighet således icke kunna åläggas Transportbolaget.
Sveriges Høiesteret. 489

Side.

Bjergning og Assistance.

Har en Reder, der har bjerget sit forsikrede Skib ved Hjælp af et af sine andre Skibe, herfor Krav paa Assurancegodtgjørelse og i Tilfælde hvilken?

401 (Af Høiesteretsadvokat og Dispachør Lauritz Hofgaard).

Dampskibet „Riberhus" støder paa Grund ved Fjertoftøen nord for Aalesund og kommer til at staa paa et Fjeldstykke, der trængte ind gjennem Bunden midtskibs. Efter flere Ugers Arbeide, hvorunder Fjeldstykket bortsprængtes, lykkedes det Hans Olsens Dykkerforretning at faa Skibet af Grunden, hvorefter det indslæbtes til Bergen. Bjergelønnen fastsættes af Sjøretten til 20,000 Kr. Det bjergedes Værdi var 66,800 Kr.

1 Bergens Sjøret.

Bark „Nore" af Raumo (Finland) paatræffes af den engelske Damper „Chingford" omtrent 70 Sømil S. V. af Hanstholmen, flydende paa sin Last med Rigningen i Vandet og forladt af Mandskabet. „Chingford" tager „Nore" paa Slæb og bugserer det ca. 100 Sømil, men opgiver saa videre Forsøg. Senere indslæbes „Nore" til Fredrikshavn af Svitzers Bjergningsentreprise. „Chingford"s Paastand paa Bjergeløn tages ikke tilfølge, da her ikke var Tale om nogen Medvirkning til Bjergning, jfr. *Sølovens § 224*; „Chingford" abandonnerede „Nore" uden at gjøre Skridt til at tilkalde anden Hjælp, ligesom det blev forladt paa et Sted, hvor det paa Grund af Paalandsvind og Kystens større Nærhed maa antages at have været udsat for større Fare, end

27 paa det Sted, hvor det blev fundet. Fredrikshavns Sjøret.

I kontrakt mellan befälhafvaren å Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptuns ångare „Arne" och Sjökaptenen Carl H. Winck rörande bergning af den af Winck förda, i Helsingborg hemmahörande ångaren „Nordkap" stadgades att, derest godvillig öfverenskommelse om bergarelönen icke träffades, tvisten derom skulle afgöras af Stockholms Rådstufvurätt.

Sedan rederiet för annan ångare, som biträdt vid bergningen, instämt „Nordkap"s rederi til Rådstufvurätten i Helsingborg med yrkande at utbekomma skälig bergarelön för ångarens biträde vid bergningen, har Stockholms Rådstufvurätt, dit Bergnings- och Dykeriaktiebolaget Neptun sedan instämt Winck med enahanda yrkande, ansett sistnämnda mål, oafsedt öfverenskommelsen om Stockholms Rådstufvurätt såsom forum, böra handläggas vid Rådstufvurätten i Helsingborg. Svea Hofrätt fastställde Rådstufvurättens utslag. Kungl. Maj.t, hvarest upplystes att rättegången vid Rådstufvurätten i Helsingborg afskrifvits såsom förlikt, återförvisade målet till Stockholms Rådstufvurätt.

68 Sveriges Høiesteret.

Natten mellan den 30 och 31 December 1900 sammanträffade ångaren „Poseidon" under hård storm och stark köld på höjden af Dagö med ångfartyget „Etna", hvars styrinrättning genom isbildning blifvit obrukbar, så att fartyget ej kunde manövreras. „Poseidon", hvars hjelp påkallades genom signaler, förde trossar ombord å „Etna", som derefter af „Poseidon" inbogserades till Slite. „Poseidon"s befälhafvare yrkade vid Rådstufvurätten i Wisby, att i bergarelön utbekomma 90,000 kronor. Rådstufvurätten tilldömde honom 25,000 kronor. Hofrätten bestämde bergarelönen till 15,000 kronor, hvarefter

Side.

Kungl. Maj.t med upphäfvande af Hofrättens dom fastställde Rådstufvurättens utslag. Sveriges Høiesteret. 74

Sedan Göta Hofrätt meddelat dom i ofvannämnda under No. 86 i denna domsamling, årgången II, omförmälda sak, fullföljde Röhss talan hos Kungl. Maj.t, som fastställande Rådstufvurättens Utslag med upphäfvande af Hofrättens dom. Sveriges Høiesteret. 81

Paa Reise fra North Sydney i Ballast mister Dampskibet „Ella" af Kristiania Propellen og søger for Seil ind til Cape Bretons Kyst; da man fik Øen Scatari isigte sendes en Baad iland med 5 Mand, men den kæntrer i Brændingen og kun en Mand reddes. Imidlertid kommer Dampskibet „Olaf Kyrre" af Bergen til og tager „Ella" paa Slæb, og bringer det ind til Sidney. Sjøretten fastsætter Bjergelønnen til 25,000 Kroner, men den nedsættes af Høiesteret til 20,000 Kroner. „Ella"s Assurancesum var 355,000 Kroner. Norges Høiesteret. 97

Prämen „Julia" lastad med trävaror på färd från Värtan till Sundsvall ryckes under rådande storm och hög sjö loss från den bogserande ångaren och drifver ut till sjös. Ångaren „Saltvik" ger sig ut till hafs att söka efter prämen, anträffar densamma drifvande redlös och öfvergifven af sin besättning samt inbogserar prämen till Hudiksvall. Bergarelönen bestämmes af såväl Rådstufvurätten som Hofrätten och Kungl. Maj.t till 800 kronor. Det bergades värde beräknades, efter afdrag af kostnaden før lastens lossning m. m., till 2652 kronor 18 øre. Sveriges Høiesteret. 134

Dampskibet „Krystal" faar Maskinskade udfor den norske Kyst og tilkalder det forbiseilende Dampskib „Kong Bjørn", som paa 4 Timer slæber „Krystal" ind til Arendal. Sjøretten finder, at her ikke forelaa Bjergning og tilkjender „Kong Bjørn"s Rederi Kr. 4500 som Erstatning for ydet Assistance. Christiania Sjøret. 187

Dampskibet „Smølen" bjerger Dampskibet „N. H. Knudtzon", tilhørende samme Rederi. Rederiet, som sagsøger Assurandørerne af sidstnævnte Skib til Betaling af Bjergeløn, tilkjendes saadan. Christiania Sjøret. 225

Ang. bergarelön. (Lovisa emot Kelso). Sveriges Høiesteret. 255

Dampskibet „Køln" af Bremen grundstøder paa Schønheyderpullen paa Reise fra Rotterdam til Petersburg. Efter at en Del af Ladningen dels var kastet, dels var omladet paa den tilkomne Bjergningsdamper „Rügen" blev „Køln" trukket af Grunden af Svitzers Bjergningsbaad „Helsingør". Bjergelønnen fastsættes af Søretten til 60,000 Kroner. Det Bjergedes Værdi var 594,700 Kroner. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 292

Dampskibet „Vestfjord" støder paa Grund ved Holmenvær paa den norske Kyst og bringes efter flere forgjæves Forsøg flot af Dampskibet „Malangen", hvis Rederi af Høiesteret tilkjendes 3500 Kroner i Bjergeløn. Ved Sjøretten var Bjergelønnen sat til 8000 Kroner. Det bjergedes Værdi var 68,000 Kroner. Norges Høiesteret. 433

Side.

Ångaren „Göta", lastad med kol, grundstötte under rådande tjocka den 21 December 1901 kl. omkring 3 e. m. å det s. k. Tiofotsgrundet utanför Åhus hamn. Först sedan en del af lasten kastats öfver bord kom fartyget med egen maskinkraft och i oskadadt skick af grundet. I kastningen af lasten, som påbörjades af fartygets egen besättning, deltogo 30 personer, hvilka dels sjelfmant dels efter anmodan af befälhafvaren å „Göta" infunnit sig och biträdt vid arbetet. Sedan dessa personer vid Rådstufvurätten i Sölvesborg yrkat utbekomma bergarelön, men Rådstufvurätten ansett det arbete de värkställt vara at hänföra till *vanligt lossingsarbete,* har Hofrätten öfver Skåne och Blekinge i dom, som fastställts af Kungl. Maj.t, förklarat deras vid tillfället lemnade medverkan, derför viss ersättning ej aftalats, vara att hänföra till
537 *bergning.* Sveriges Høiesteret.

Dispachespørgsmaal.

Ang. klander af dispache i hvad angår ett fartygs värde i skadadt skick, värdet af den förlorade delen af lasten, rederiets anspråk på distansfrakt samt lastens andel i gällande af det gemensamma haveriet.
348 Sveriges Høiesteret.

Fragtbetalingsspørgsmaal.

145 Fragtens retlige Væsen og dens Behandling i Søloven. (Af Assurance-
369 direktør, Dispachør Theodor Ameln).

Hvad er det for en Fragt, Rederen hefter med efter Sølovens § 8.
465 (Af Bestyrer J. Jantzen).

En Klausul om, at Fragt skal betales efter Rederiets Valg enten af den indladede eller udlossede Vægt, berettiger Rederiet til at træffe sit Valg ogsaa efter Ladningens Udveining paa Lossestedet.
62 Viborg Landsoverret.

Sedan ångfartyget „Norge", tillhörigt Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd, under resa från Medelhafvet med last till Kristiania, Göteborg och Stockholm till följd af skada uppkommen genom grundstötning sökt nödhamn i Lissabon, lät rederiet utan afvaktan på den reparation fartyget efter ankomsten till Lissabon måste undergå, innan detsamma kunde fortsätta sin resa, med andra fartyg till vederbörande lossningsorter fortskaffa lasten, deribland ett i Denia för firman Janson Johnson & Co.s räkning intaget parti russin. Rederiet yrkade efter stämning vid Rådstufvurätten i Göteborg åläggande för firman att till rederiet utgifva på firman belöpande andel i den frakt-förhöjning, som uppkommit genom lastens fortskaffande med annan ångare. Rådstufvurätten ogillade rederiets talan, hvarefter såväl Göta Hofrätt som Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom. (Jemför
71 referatet No. 16 i årgången 1). Sveriges Høiesteret.

Side.

Den Omstændighed, at et Certeparti fastsætter Maximum af Ladningens Kvantum, berøver ikke Skipperen Ret til at fordre Fragt af det fulde udveiede Kvantum, selv om det overstiger det fastsatte Maximum, naar Fragten er fastsat til en vis Sum pr. Ton.

Kjøbenhavns permanente Voldgiftskomite. 143

En Befragter, som med Urette negter at betale Skibet dets Fragt, dømmes til at betale ikke alene denne, men ogsaa Udgifter, som er forvoldt Skipperen derved, at han maatte laane Penge til Dækning af sine Udgifter paa Lossestedet, fordi han ikke fik sin Fragt.

Norges Høiesteret. 353

Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk.

En syg Sjømand, som afmønstres ved Skibets Ankomst til Hjemstedet, ansees berettiget til Erstatning for Pleie i sit Hjem i et Tidsrum af 4 Uger, jfr. *Sjøfartslovens § 90.* Risør Sjøret. 21

Hyrespørgsmaal.

Erstatning til en Skytter paa en Hvalfanger, der af Sjøretten ansees ulovlig afskediget, ansættes paa Basis af *Sjøfartslovens § 92*, jfr. *§ 86.*

Sandefjord Sjøret. 41

En Skibsfører maa paa Grund af Sygdom efterlades i Havn, som Skibet anløber paa Reisen, og hans Tjenesteforhold til nævnte Skib ophører dermed. Første Styrmand ansættes derpaa midlertidig som Fører overensstemmende med *Sølovens § 30*, indtil en anden Fører sendes ombord. Styrmanden beregner sig uden Indsigelse fra Rederiet for den Tid, han fungerede som Fører, Kapteinens Hyre og sagsøger senere Rederiet til Betaling af den Kaplak, som vilde være tilkommet den fratraadte Fører, om han var forblevet i sin Tjeneste under hele Reisen. Retten anser Styrmanden berettiget til Kaplaken i Medfør af *Sølovens § 68*, men finder samtidig, at der ikke i *Sølovens § 79* eller noget andet Sted findes Hjemmel for Styrmanden til under saadanne Forhold at beregne sig Kapteinens Hyre, hvorfor Retten fratrækker i Kaplaken, hvad Styrmanden havde oppebaaret for meget i Hyre.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 102

En Styrmand, der fungerer som „Flagskipper", har efter almindelig Praxis, selv om ingen udtrykkelig Aftale derom foreligger, Krav paa Extragodtgjørelse herfor. I nærværende Sag fastsættes denne Godtgjørelse ved Rettens Skjøn. Christiania Sjøret. 321

Sommeren 1902 afgaar Kutter Colibri fra Tromsø paa en Fangsttur med Østgrønland som Maal, hvor man efter Planen skulde overvintre. Imidlertid hindrede Isen Forbindelse med Land paa Østkysten, og man gik derfor til Spitsbergen, hvor man overvintrede. Ved Tilbagekomsten til Tromsø i

Side.

Sommeren 1903 anlagde flere af Mandskabet Søgsmaal mod Expeditionens Leder, idet de ansaa sig berettigede til Erstatning for Tab, der var paaført dem i deres forventede kontraktmæssige Andel i Udbyttet, derved at Expeditionen ikke kom til at overvintre paa Grønland. Sjøretten frifandt imidlertid Lederen i Henhold til *Sjøfartslovens § 94*, jfr. *§ 82*, idet det maatte antages, dels at Mandskabet ikke kunde have modsat sig Overvintring paa Spitsbergen, jfr. § 82, dels at Reisen (Expeditionen) ikke herved var
385 blevet forlænget, jfr. § 94. Tromsø Sjøret.

For at kunne overtage Tjeneste som Maskinist paa norsk Dampfartøi med Maskine af over 75 indicerede Hestekræfter maa man have erhvervet Maskinistcertifikat i Medfør af *Lov om Maskinister paa Dampfartøier af Handelsmarinen af 26de Juni 1889*. Naar derfor Farttidens Længde i Døgnet nødvendiggjør regelmæssigt Vagtskifte maa der være to med Certifikat for-
381 synede Maskinister ombord. Norges Høiesteret.

Den Omstændighed at en Skibsfører en Gang har havt et Anfald af Delirium antages ikke i og for sig at være tilstrækkelig Grund til hans Afskedigelse ved Sjørettens Mellemkomst efter *Sjøfartslovens § 61*.
422 Fredrikstad Sjøret.

Konnossementsspørgsmaal.

En Skibsfører, der har tegnet Konnossement, med Forbeholdet: Kvalitet ubekjendt, og hvori Varen (Kul) angives at være skibet i god Orden og Stand, dømmes til at betale Modtageren Erstatning efter Skjøn for det Tab, der var denne paaført ved, at Ladningen indeholdt et Kvantum Sub-Kul, der havde forringet dens Værdi. Rettens Formand dissenterede.
8 Drammens Sjøret.

Modtager contra Reder. Et Indlæg i Striden om Connossementsclausuler ved H. Halkier, Højesteretsadvocat.
449 (Forlagt af Universitetsboghandler G. E. C. Gad, Kjøbenhavn 1903.)

Kontraktsbrud.

Et Skib befragtes den 11te August paa Maanedscerteparti for et Tidsrum af to Maaneder med Ret for Befragteren til at beholde Skibet Aaret ud, hvilken Ret han benytter sig af. Den 5te December befragter han det for en Reise, hvis Udførelse vilde umuliggjøre Tilbagelevering forinden den 10de Januar. Rederiet nægtede at udføre denne Reise men denne Nægtelse ansees af Voldgiftskomitéen at være uberettiget og Befragteren tilkjendes Erstatning for derved forvoldt Tab.
209 Kjøbenhavns permanente Voldgiftskomite.

Side.

Leie af Skib.

I Bergen existerer der en sædvansmæssigt fastslaaet Ordning, hvorefter de, der regelmæssig benytter Leieskuder, i Henhold til et forudsat stiltiende Samtykke fra Eiernes Side kan tage Leieskuden tilleie uden speciel Tilladelse fra Eierne, og uden at de eller nogen paa deres Vegne er tilstede; men den, der saaledes tager Skuden tilleie, svarer ogsaa for hændelig Skade paa Leieskuden under Leietiden.

Norges Høiesteret. 315

Maanedsbefragtning.

En Maanedsbefragter har ikke overfor Underbefragteren Ansvar for Følgerne af Feil ved Skibet eller Feil, begaaet af Skibets Vedkommende. Norges Høiesteret. 331

Den i nærværende Samlings Aargang II som No. 68 (S. 389 f. f.) optagne Dom stadfæstes af Høiesteret som udtaler, at Sjøfartslovens § 275 ingen Anvendelse har paa Maanedsbefragtning, og at Underbefragteren ikke erhverver Sjøpant i Skibet ved Misligholdelse af Kontrakten, naar Rederen negter at opfylde den, fordi den indeholder Betingelser, der er i Strid med Maanedscertepartiet; *Sjøfartslovens § 268.4* angaar kun Misligholdelse af Kontrakt som Rederen selv eller ved Fuldmægtig har afsluttet — men nærværende Kontrakt var afsluttet af Maanedsbefragteren for egen Regning og ikke som Fuldmægtig for Rederiet. Norges Høiesteret. 365

Manglende Last.

Ruteskibes og deres Expeditørers Ansvar for udlosset Stykgods. (Af Høiesteretsadvokat Per Rygh). 49

Expeditørers Ansvar. (Af C. A. Gundersen). 193

Konnossement for en Ladning Mais er tegnet for Sækketal og Vegt: „Vegt, Kvalitet og Indhold ubekjendt; ikke ansvarlig for iturevne Sække". Modtageren af den ene Halvdel af Lasten fordrer Erstatning for 237 manglende Sække samt for 17,783 Kg. Undervegt i Maisen, og desforuden fordres Erstatning fordi Sækkene var skaarne itu. Rederiet frifindes for Ansvar for Undervegten, som maatte antages at skyldes Svind, og ligeledes for de ituskaarne Sække, da det oplystes, at Sækkene var skaarne itu i Rummet ved Losningen efter Aftale med Modtageren. Derimod dømtes Rederiet ved Sjøretten til at erstatte Værdien af de 237 manglende Sække, og Høiesteret maatte stadfæste dette, fordi Rederiet ikke havde kontrapaaanket Sjørettens Dom. Norges Høiesteret. 171

En Paastand paa Erstatning for Manco i en Ladning Træ last tages ikke tilfølge, fordi Modtagerne havde fjernet Ladningen fra Skibssiden og unddraget den Skipperens Kontrol uden at sørge for paa behørig Maade og i behørig Tid, jfr. *Sølovens § 148*, at faa konstateret, om der forelaa en Manco. Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 500

Side.

En Skibsfører, der har tegnet rent Konnossement, paadrager Rederiet Ansvar for Undervegt overfor Modtageren, selvom alt, hvad der er indlastet ogsaa er udleveret, og selvom Modtageren er identisk med Befragteren, naar da ikke denne selv er Afskiber.

408 Christiania Sjøret.

Overliggedagsspørgsmaal.

Den Omstændighed, at Certepartiet giver Kapteinen Adgang til at klarere og landsætte Godset eller oplægge det, naar det ikke modtages, strax det kommer for under Skibets Takkel, fritager ikke Modtagerne fra at betale for Ophold, naar Kapteinen ikke benytter sig af denne Adgang; eiheller antages det at fritage dem, at Forsinkelse opstod ved at Lasten fyldtes paa Sække, samt veiedes og tilbandtes ombord, da Veiningen maatte antages fortrinsvis at have fundet Sted i Modtagerens Interesse, og endelig forkastedes ogsaa deres Paastand om at Kapteinen ved at undlade at fordre hurtigere Modtagelse maatte antages at have givet dem gyldig Grund til at gaa ud fra, at han ikke ønskede Udlosningen fremskyndet.

33 Viborg Landsoverret.

I certeparti, hvarigenom finska barkskeppet „Hellas" befraktats att vid J. A. Enhörnings Trävaruaktiebolags lastageplats Kubikenborg intaga last af trävaror, stadgades att befraktarne härför beviljades 25 arbetsdagar i enlighet med kutym i hamnen, sön- och helgdagar undantagna, att lasten i finge lastas i regnväder samt att sådana dagar ej finge räknas som ligge- eller öfverliggedagar. Sedan för lastningen åtgått 42 söckendagar, uppstod tvist mellan fartygets befälhafvare och bolaget rörande hvilka dagar under nämnda tid vore att anse såsom regndagar. Rederiet för „Hellas" yrkade vid Rådstufvurätten i Sundsvall att utfå ersättning för, bland annat, 9 öfverliggedagar. Sedan å ömse sidor företetts anteckningar om väderleksförhållandena under lastningstiden, dömde Rådstufvurätten bolaget att utgifva ersättning för 5 öfverliggedagar. Hofrätten ansåg öfverliggedagarnes antal böra bestämmas till 3, hvarefter Kungl.

82 Maj.t fastställde Hofrättens dom. Sveriges Høiesteret.

Den i nærværende Samlings Aargang II under No. 38 (S. 184) optagne Dom omstødes af Høiesteret, som frikjender Indstævnte, idet Høiesteret i Modsætning til Sjøretten finder, at Opholdet ved Losningen skyldtes Streike, med Hensyn hvortil Ansvarsfrihed var forbeholdt i Certepartiet.

110 Norges Høiesteret.

Naar et Certeparti fritager Befragteren for Ansvar i Anledning af Streiker og alle Følger deraf, er Befragteren ogsaa fritaget for Ansvar for det Ophold, der efter Streikens Ophør opstaar derved, at alle de Skibe, som er ankomne under Streiken og er blevet opholdt som Følge af den, samtidig skal

177 expederes. Kristianssunds Sjøret.

Sedan befälhafvaren å ett ångfartyg, som enligt certeparti befraktats att intaga last af trävaror i Sundsvalls distrikt, efter fullbordad lastning till-

Side.

ställt aflastaren tolf konnossement å den intagna lasten med anteckning om protest för öfverliggedagar och andra fordringsanspråk, har aflastaren vid Rådstufvurätten yrkat åläggande för befälhafvaren att utfärda konnossement utan dylik anteckning eller ock konnossement med protestanteckning allenast för et mindre antal] öfverliggedagar. Rådstufvuretten ogillade aflastarens talan, hvarefter Hofrätten och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens utslag. Sveriges Høiesteret. 201

En Certepartiklausul der fastsætter „despatchmoney" for hver sparet Time, antages at maatte forstaaes saaledes, at Tiden for hvilken despatchmoney skal betales, beregnes som løbende Timer, saa at der ogsaa betales for Dage, der ikke vilde have været at medregne i Liggetiden.
Kjøbenhavns Sø- & Handelsret. 327

En Klausul i et Certeparti om, at Skibet for Overliggedage paa Lastepladsen ikke kan holde sig til Befragterne, befrier ikke disse for Ansvar, naar ikke Afskiberne har erklæret sig ansvarlige overfor Rederiet for saadanne Overliggedage. Kapteinen kan holde sig til Lasten og dens Modtagere, naar Kravet er paaført Konnossementet, selv om det i Certepartiet er fastsat, at saadant Krav skal „be settled where it is due", jfr. *Sjøfartslovens § 154*. Christiania Sjøret. 523

Spørgsmaal om, naar Liggetiden „to commence as customary" dreier ved Lastning (i Burnt Island). Skibets *Tørn* regnes efter Indtegning hos Havnemesteren ved *Ankomsten*, og Liggetiden begynder, naar Skibet er færdig til at laste og det i sin Tur kunde og skulde faaet Kaiplads (berth), forudsat at den for Skibet bestemte Ladning var parat til Afskibning.
Christiania Sjøret. 529

Losningen af en Ladning Kul skulde ifølge Kontrakten ske saa hurtig som Kapteinen kunde levere. I en Sag angaaende Liggedagspenge frikjendes Modtagerne, uagtet der kun var losset fra to af Skibets tre Luger, idet Retten blandt andet udtaler, at der intet er oplyst om, at Kapteinen, mens Losningen stod paa, beklagede sig over, at Losningen gik for langsomt. Den Omstændighed, at der er givet ren Kvittering for Fragten udelukker ikke, at der senere reises Krav paa Liggedagspenge.
Kjøbenhavns Landsoverret. 542

Sammenstød og Paadrivning.

Ångslupen „Rex", förd af extra Fyrbiträdet John Lagerwall, sammanstötte i Carlskrona inre hamn med ångfärjan „Gustaf" förd af Skeppsgosseläraren C. A. Svensson. „Rex", som bogserade en pråm, tillfogades dervid åtskilliga skador. Allmänna åklagaren yrkade vid Rådstufvurätten ansvar å Lagerwall och Svensson för det de genom vårdslöshet vållat sammanstöt-

Side.

ningen, hvarjemte egaren till „Rex“ fordrade skadeersättning. Lagerwall åberopade till sitt fredande från ansvar och ersättning „den allmänt rådande praxis“ att ett bogserande fartyg vore fritaget från skyldighet att hålla undan för ett icke bogserande. Rådstufvurätten ådömde såväl Lagerwall som Svensson ansvar och ersättningsskyldighet, hvarefter Hofrätten och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens utslag.

65 Sveriges Høiesteret.

Ångfartyget „Merkurius“, fördt af E. Borzone, hade i Göteborgs skärgård sammanstött med skonerten „Harald“ med påföljd att densamma sjunkit, och dervid förolyckats jemväl den stenkolslast „Harald“ vid tillfället förde. Rederiet för „Harald“ samt försäkringsanstalten, hvarest lasten varit försäkrad, yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg att, som Borzone genom felaktig manövrering varit vållande till sammanstötningen, rederiet för „Merkurius“ måtte åläggas ersätta all genom densamma uppkommen skada och förlust.

Rådstufvurätten ansåg Borzone ensam varit vållande till sammanstötningen samt ålade rederiet för „Merkurius“ att ersätta den derigenom orsakade skadan och förlusten, hvarefter såväl Göta Hofrätt som Kungl. Maj.t fast-

76 ställde Rådstufvurättens dom. Sveriges Høiesteret.

To Slæbebaade „Ernst“ og „Victoria“ støder en Vinteraften sammen paa Christiania Havn med den Følge, at „Ernst“ synker, medens „Victoria“ ingen Skade faar. Sjørettens Formand anser „Ernst“ alene at have Skylden bl. a. fordi den ikke førte Lanterner; Rettens sjøkyndige Medlemmer finder, at Sammenstødet skyldtes Feil fra begge Sider, idet „Victoria“s Dampfløite ikke havde været i fuld Orden, ligesom man der ombord ikke havde taget tilstrækkeligt Hensyn til de ombord i „Ernst“ givne Signaler; men medens Rettens ene sjøkyndige Medlem finder, at „Victoria“ bør tilsvare tre Fjerdedele af Skaden, finder Rettens andet sjøkyndige Medlem, at „Victoria“ bør betale Halvdelen af Skaden, og Dom afsiges derpaa i Overensstemmelse

113 med Sidstnævntes Votum. Christiania Sjøret.

Under resa från Marstrand til Göteborg sammanstötte ångfartyget „Inland“ med Göteborgs Bogseringsaktiebolags ångare „Gustaf“ med påföljd att sistnämnda ångare omedelbart sjönk. Sedan „Gustaf“ upptagits, yrkade bolaget vid Rådstufvurätten i Göteborg att, som sammanstötningen uteslutande vållats genom felaktig manövrering af „Indland“, dess egare måtte förpligtas ersätta den bolaget genom sammanstötningen tillskyndade skada och förlust. Rådstufvurätten ogillade bolagets talan, hvarefter Göta Hofrätt och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom.

241 Sveriges Høiesteret.

Natten mellem 10de og 11te April overseiler Fiskekutteren „Freya“ Skonnertkvasen „Castor“, som ligger for Anker, med den Følge, at sidstnævnte synker, medens „Freya“ ikke tager videre Skade. Den væsentligste Skyld antages at paahvile „Castor“, fordi dens Ankerlanterner ikke opfyldte de i *Søveisreglerne § 9* (jfr. Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 1ste Juli 1897) og *§ 11* foreskrevne Betingelser med Hensyn til Lysstyrke og Anbringelse ombord. Nogen Skyld antoges dog ogsaa at paahvile „Freya“

Side.

dels paa Grund af mangelfuldt Udkig og dels fordi den ikke havde Sidelanterner. „Freya" paalagdes at udrede en Tredjedel af Skaden efter *Sølovens § 220, andet Stykke.* Viborg Landsoverret. 247

Befälhafvaren å ett ångfartyg jemlikt *220 § Sjölagen* ålagd ersättningsskyldighet på den grund att befälhafvaren genom fel och försummelse vid ångfartygets förankring vållat att det drifvit på och förorsakat skada å en invid ångfartyget förtöjd pråm. Sveriges Høiesteret. 253

Dampskibene „Dorothy" og „Sogn", det første for Udgaaende fra Bergen, det sidste for Indgaaende, støder sammen i Havneløbet. Høiesterets Majoritet finder, at der er Skyld paa begge Sider, idet man fra begge Sider har overtraadt *Sjøveisreglerne § 25* angaaende Navigation i trange Løb, og dømmer i Henhold til *Sjøfartslovens § 220, andet Stykke*, hvert Skib til at bære sin egen Skade, idet denne Fordelingsmaade efter Omstændighederne findes rimeligst. Norges Høiesteret. 273

Seilskibene „Erminia" og „Hilma" støder sammen. Efter Sjøveisreglerne skulde „Erminia", som kom lænsende, havde veget af Veien for „Hilma", der seilede Bidevind for Bagbordshalser. Da det imidlertid for Høiesteret oplystes, at „Hilma"s Lanterner ikke havde den ved *Sjøveisreglernes § 5*, jfr. *§ 2* foreskrevne Lysstyrke, fandt Høiesteret, at Kollisionen *kunde* forklares herved, hvorfor begge Skibe vilde have at bære sin egen Skade i Medfør af *Sjøfartslovens § 221*, idet det ikke kunde anses oplyst, at Sammenstødet var foraarsaget ved Skyld fra nogen af Siderne. Norges Høiesteret. 295

Den 20 December 1899 sammanstötte i Göta elf bogserbåten „Hilding" med ångslupen „Elsa", som dervid erhöll en del skador samt fördes mot den i närheten förtöjda danska skonerten „H. C. Christensen", som derigenom jemväl skadades. „Elsa"s rederi och befälhafvaren å „H. C. Christensen" yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg att som kollisionen uteslutande vållats genom felaktig manövrering från „Hilding"s sida, dess rederi måtte förpligtas ersätta den genom kollisionen uppkomna skadan. Rådstufvurätten ogillade kärandenas talan hvarefter Göta Hofrätt och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens dom. Sveriges Høiesteret. 342

Norska ångfartyget „Freja" sammanstötte den 13 April 1900 i Stockholms skärgård med ångfartyget „Polhem", som dervid tillfogades åtskilliga skador. Ångsfartygaktiebolaget Gotland såsom redare for „Polhem" yrkade vid Stockholms Rådstufvurätt att „Freja"s befälhafvare Sjökaptenen Hans Trovik såsom ensam vållande till sammanstötningen måtte förpligtas att med fartyg och frakt ersätta den derigenom bolaget tillskyndade skada och förlust med 4639 kronor 83 öre. Rådstufvurätten ålade Trovik ersättningsskyldighet, hvaremot Hofrätten och Kungl. Maj.t ogillade bolagets talan. Sveriges Høiesteret. 345

Dampskibet „Jupiter" ligger under Manøvrering ved Indløbet til Aalesunds Havn for at komme ind i Havnen og paaseiles herunder af Damp-

Side.

skibet „Agder". Høiesteret finder, at der ombord paa det sidste Skib er begaaet den største Feil, fordi man der havde forvexlet „Jupiter"s Lanterne med Molofyret, medens ogsaa sidstnævnte Skib begik en Feil ved at undlade at give Signal, da man fik Øie paa „Agder", jfr. *de internationale Sjøveisregler § 29.* I Henhold til *Sjøfartslovens § 220* dømtes „Agder" herefter til foruden sin egen Skade, ogsaa at betale en Del af
356 „Jupiter"s. Norges Høiesteret.

Natten mellan den 5 och 6 Augusti 1899 sammanstötte i Göta elf ett stycke nedanför Röda Berget passagerareångaren „Necken" med lastångaren „Sofia". Båda fartygen erhöllo svåra skador och af „Necken"s passagerare skadades några. „Necken" förde vid tillfället föreskrifna ljus, men „Sofia" endast sidoljus. „Necken"s rederi, som ansåg „Sofia" varit vållande til sammanstötningen, yrkade vid Rådstufvurätten i Göteborg åläggande för „Sofias" egare att ersätta rederiet genom sammanstötningen förorsakad kostnad, skada och förlust. Sedan Rådstufvurätten och Göta Hofrätt förklarat „Sofia" icke kunna anses vållande till sammanstötningen, har Kungl. Maj.t efter Marinförvaltningens hörande förklarat att „Sofia"s befälhafvare såväl genom felaktig manövrering som genom försummelse att å „Sofia" föra topplanterna varit vållande till sammanstötningen samt ålagt „Sofia"s rederi ersättnings-
417 skyldighet. Sveriges Høiesteret.

Natten mellan den 8 och 9 September 1900 sammanstötte i sjön Wenern ångfartyget „Agnhammar" med ångfartyget „Otterbäcken", som dervid tillfogades sådana skador att det omedelbart sjönk. Rådstufvurätten i Göteborg, hvarest rättegång anhängiggjordes om åläggande för „Agnhammars" rederi och befälhafvare att ersätta den genom ombordläggningen uppkomna skadan, ansåg nämnda fartyg ej kunna förklaras vara vållande till sammanstötningen, hvaremot Göta hofrätt och Kungl. Maj.t funno ombordläggningen hafva inträffat uteslutande i följd af fel och försummelse vid manövreringen af „Agnhammar" samt ålade dess rederi och befälhafvare ersättnings-
424 skyldighet. Sveriges Høiesteret.

Dæksbaaden „Magnus Falsen" og Dampskibet „Kong Helge" støder sammen med den Følge, at Dæksbaaden faar saadan Skade, at den kondemneres. Høiesteret finder, at der er Feil paa begge Sider, idet „Magnus Falsen" ved at ændre Kurs overtraadte de *internationale Sjøveisreglers § 21*, medens „Kong Helge" overtraadte *samme Reglers § 28* ved at undlade at signalisere Kursændring. I Henhold til *Sjøfartslovens § 220 andet Stykke* dømmes „Kong Helge"s Rederi til at betale den halve Skade, inkluderende Halvdelen af det indirekte Tab ved Dæksbaadens Forlis, fastsat ved Skjøn paa Parternes
513 fælles Bekostning. Norges Høiesteret.

Skade paa Person.

Under lossning af silltunnor från ångfartyget „Sophie" brister vinschbommen och träffar en i lossningen deltagande arbetare.

Side.

som dervid tillfogas kroppsskada. Rederiet ålägges jemlikt 8 § Sjölagen ersättningsskyldighet, enär skadan anses hafva uppkommit derigenom, att fartygets befäl brustit i den tillsyn befälet ålegat öfver den vid fartygets lossning använda materiel. Sveriges Høiesteret. 509

Slæbningsforhold.

Ångslupen „Rex", förd af extra Fyrbiträdet John Lagerwall, sammanstötte i Carlskrona inre hamn med ångfärjan „Gustaf" förd af Skeppsgosseläraren C. A. Svensson. „Rex", som bogserade en pråm, tillfogades dervid åtskilliga skador. Allmänna åklagaren yrkade vid Rådstufvurätten ansvar å Lagerwall och Svensson för det de genom vårdslöshet vållat sammanstötningen, hvarjemte egaren till „Rex" fordrade skadeersättning. Lagerwall åberopade till sitt fredande från ansvar och ersättning „den allmänt rådande praxis" att ett bogserande fartyg vore fritaget från skyldighet att hålla undan för ett icke bogserande. Rådstufvurätten ådömde såväl Lagerwall som Svensson ansvar och ersättningsskyldighet, hvarefter Hofrätten och Kungl. Maj.t fastställde Rådstufvurättens utslag.

Sveriges Høiesteret. 65

En Pram under Slæbning tilføier et Dampskib Skade, og Prammens Eier erstatter Dampskibet Skaden, hvorpaa Eieren søger Regres hos Slæbebaadens Eier. Retten finder, at baade Slæbebaadens Fører og den ombord i Prammen værende Mand har Skyld i Sammenstødet, og paalægger i Medfør af den ved *Sjøfartslovens § 220* fastslaaede Grundsætning Slæbebaadens Eier at betale den halve Skade. Trondhjems Sjøret. 257

Et Dampskib der har paataget sig at slæbe et Notbrug under et forestaaende Sildefiske, ansees vistnok berettiget til at søge anden midlertidig Beskjæftigelse, efter at det har slæbt Bruget til Fiskepladsen, eller medens dette ligger uvirksomt, ventende paa „Silderygter", men paa den anden Side maa Dampskibet ikke fjerne sig længere fra Notbruget eller optages paa saadan Maade, at det ikke med kort Varsel, høist et Par Dage, kan komme tilstede, naar dets Assistance af Notbruget paakræves.

Norges Høiesteret. 264

Antaget, at Spørgsmaal vedrørende Betaling for udført Bugsering henhører under Sjøretten. Bergens Sjøret. 430

Sjøpant.

Sjøfartslovens § 268 hjemler ikke Kreditor Sjøpant for Fordring i Anledning af Reparation af Skibet, naar Kontrakten om Reparation er afsluttet af Rederen. Drammens Skifteret. 506

Side.

Den i nærværende Samlings Aargang II som No. 68 (S. 389 f. f.) optagne Dom stadfæstes af Høiesteret, som udtaler, at Sjøfartslovens § 275 ingen Anvendelse har paa Maanedsbefragtning, og at Underbefragteren ikke erhverver Sjøpant i Skibet ved Misligholdelse af Kontrakten, naar Rederen negter at opfylde den, fordi den indeholder Betingelser, der er i Strid med Maanedscertepartiet; Sjøfartslovens § 268, angaar kun Misligholdelse af Kontrakt, som Rederen selv eller ved Fuldmægtig har afsluttet — men nærværende Kontrakt var afsluttet af Maanedsbefragteren for egen Regning og ikke som Fuldmægtig for Rederiet.

365 Norges Høiesteret.

Straffesager.

Tiltale for Overtrædelse af Sølovens § 293.

Den i nærværende Samlings Aargang III under No. 4 (S. 55) optagne Dom omstødes af Høiesteret, idet Tiltalte, Styrmand E. S. Thorkelin, frifindes for Aktors Tiltale, eftersom han ikke kunde antages at have udvist Uforsigtighed eller Forsømmelse i den i Sø- og Handelsretsdommen angivne

20 Retning. Danmarks Høiesteret.

En Skibsfører undlader at indføre i Journalen, at hans Skib har stødt paa Grund (jfr. *Sølovens § 37)* og undlader at foranledige Besigtelse af Skibets Bund, inden han gaar tilsøs med det igjen; herfor dømmes han i Medfør af *den danske Sølovs § 287 og Analogien af samme Lovs § 292* en Bøde af 100 Kroner.

106 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Kaptainen og 1ste Styrmand paa Dampskibet „Ekliptika" af Kjøbenhavn ilægges Mulkt efter Sølovens § 293 og § 306 for udvist uforsigtigt og usømandsmæssigt Forhold.

214 Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.

Den i Samlingens Aargang II S. 145 ff. som No. 31 refererede Dom af Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn stadfæstes af Højesteret, idet Højesteret fandt det betænkeligt at gaa ud fra, at Kapteinen havde paadraget sig Strafskyld efter Straffelovens § 198. Ansvar for Tab af Menneskeliv vilde kun kunne støttes paa *Straffelovens § 302,* og Erstatningsansvar saaledes være

495 betinget af Strafskyld. Danmarks Høiesteret.

Tidsangivelse i Certeparti.

Den i Samlingens Aargang II under No. 93 (S. 513) refererede Dom af Christiania Sjøret stadfæstes af Høiesteret, dog saaledes at Rederiet til-

87 kjendes halv Fragt. Norges Høiesteret.

Side.

Udlevering af Gods til urette Vedkommende.

Naar et Konnossement overdrages af en dertil legitimeret Person i den Hensigt at overføre Eiendomsretten til Godset, bliver Erhververen Eier af Godset og kan vindicere det fra den, til hvem Skipperen senere uberettiget sælger det ved Konnossementet repræsenterede Gods. Kommer Indehaveren af Konnossementet senere tilfældig i Besiddelse af Godset, behøver han ikke at betale den Kjøbesum, som han havde forpligtet sig til at betale i Uvidenhed om, at det var det samme Gods, der var Tale om, uden at det i saa Henseende forandrer Sagen, at den, der havde betinget sig Kjøbesummen, var i god Tro med Hensyn til Eiendomsretten til Godset.

Norges Høiesteret. 454

Usjødygtighed ved Reisens Tiltrædelse.

Paa Reise fra Riga til Bergen med en Ladning Korn maa Dampskibet „Bjørgvin" anløbe Kjøbenhavn som Nødhavn paa Grund af Lækage. En Ladningsmodtager nægter at betale sin Andel i Havarigros og faar Medhold af Retten, fordi Lækagen maatte antages at have foreligget allerede ved Reisens Tiltrædelse og ikke kunde antages at være af saadan Art, at den ikke kunde være opdaget trods al anvendt Omhu, kfr. *Sjøfartslovens § 142 andet Stykke.*

Den Omstændighed at vedkommende Ladningsmodtager ved Ladningens Udlevering havde underskrevet et Havaribond antoges ikke at medføre Forpligtelse for ham til at betale Bidrag til Havarigros, naar Betingelserne for saadan Forpligtelse forøvrigt ikke forelaa.

Norges Høiesteret. 441

Vidnespørgsmaal.

Under en Bjergningssag fremstilles som Vidne et Mandskab paa det Skib, for hvilket Bjergeløn fordres; der protesteres mod Vidnets Førelse, fordi det er interesseret i Sagens Udfald, men Protesten tages ikke tilfølge.

Bergens Sjøret. 221

Diverse.

Værdien af en bortkommet Taske, indeholdende Prøver af Bomuldstøier, og som vedkommende Rederi var forpligtet til at erstatte, efter *Sølovens § 149*, jfr. *§ 200*, fastsættes ved Rettens eget Skjøn, idet Parterne maatte antages at have overladt saadant Skjøn til Retten.

Kjøbenhavns Sø- og Handelsret. 17

En Klausul i et Certeparti om at Tvistespørgsmaal skal afgjøres ved Voldgift maa respekteres selv i Tilfælde af, at Arrest er foretaget af Befragteren i et Beløb, som han har deponeret i Henhold til *Sjøfartslovens § 155.*

Norges Høiesteret. 89

Side.

En Afskiber kjendes pligtig at erstatte en Skibsfører det Tidstab, der forvoldtes denne ved et af Afskiberen ulovlig nedlagt Forbud mod Skibets Afseiling, efterat Ladning var indtaget og Konnossementer udstedt.

205 Porsgrunds Sjøret.

Efter endt Prøvetur opstaar der Ildsvaade ombord paa Dampskibet „Siggen" ved Uforsigtighed, udvist af en af Værkstedets Folk under Skiftning af en Kran i Petroleumstanken. Værkstedet dømmes til at erstatte Rederiet derved forvoldt direkte og indirekte Skade og Tab. En i Kontrakten indeholdt Klausul om, at Prøveturen skulde finde Sted for Rederiets Risiko, antages kun at have Hensyn til Risikoen for hændelig Skade.

305 Bergens Sjøret.

Fortegnelse over de i Dommene etc. citerede Paragrafer i Sjøloven m. m.

	Side.
Chr. V danske Lov 5—8—14	52
„ „ norske — 3—21—2	261
— — 5—8—17	52
Dansk Straffelov: § 198 og § 302	495
Norsk Lov om Maskinister $^{26}/_{6}$ 1889	381
Norsk Sjøforsikringsplan § 40	229, 235
Do. § 45	415
Do. § 46	233
Do. § 105	227
Do. § 110	26
Sjøloven: § 7	335
Do. § 8	77, 261, 335, 465, 482, 509
Do. § 30	102
Do. § 37	106
Do. § 48	508
Do. § 61	422
Do. § 65	326
Do. § 66	326
Do. § 68	102
Do. § 79	102
Do. § 82	385
Do. § 86	41
Do. § 89—91	42
Do. § 92	41
Do. § 94	385
Do. § 111	87
Do. § 118 2	527
Do. § 119	83, 544
Do. § 120	37, 528
Do. § 121	49
Sjøloven: § 123	49
Do. § 126	88
Do. § 136	54
Do. § 137	544
Do. § 138	49, 53—57
Do. § 142	54—57, 336, 441, 449, 497
Do. § 144	451
Do § 145	451
Do. § 146	498
Do. § 148	498, 500
Do. § 149	17
Do. § 150	72, 163, 380
Do. § 151	375, 469
Do. § 153	5
Do. § 154	523
Do. § 155	89, 526
Do. § 156	53
Do. § 160	376
Do. § 165	459
Do. § 166	458
Do. § 187	370
Do. § 188	443
Do. § 190	443
Do. § 191	446
Do. § 200	17
Do. § 207—209	350
Do. § 207—212	364
Do. § 209 2	470
Do. § 211	378
Do. § 218	370
Do. § 220	78, 247, 253, 257, 261, 273, 513

		Side.
Sjøloven:	§ 220 2	247, 273, 513
Do.	§ 222	78, 156
Do.	§ 223	298
Do.	§ 225	540
Do.	§ 226	30
Do.	§ 228	69, 226
Do.	§ 245	229, 235, 404
Do.	§ 252	233, 404
Do.	§ 268	79, 163, 374, 471 506
Do.	§ 270	160
Do.	§ 272	170, 380, 470
Do.	§ 275	152, 332, 365
Do.	§ 283	227
Do.	§ 287	106
Do.	§ 292	106
Do.	§ 293	20, 125, 214
Do.	§ 306	214
Do.	§ 312	506
Do.	§ 317	21
Do.	§ 324	70
Sjøveisreglerne:	§ 2	295
Do.	§ 5	295
Do.	§ 9	247
Do.	§ 11	247
Do.	§ 16	261
Do.	§ 19	119
Do.	§ 21	261, 513
Do.	§ 22	119
Do.	§ 23	119, 128
Do.	§ 25	273, 281
Do.	§ 27	261
Do.	§ 28	358, 513
Do.	§ 29	356
Do.	§ 34	281

Sagregister.

Side.

„All conditions as per charter" (Ishinder) 392
Accept ved Kontraktsslutning 310
Afskedigelse af Skytter paa Hvalfanger (ulovlig) 41
Ansvar for oplosset Gods 49, 193
Ansvar for Tjenere 305
Arrest og Voldgift 89
Assistance, se Bjergning og Assistance.
Assurancespm. 23, 130, 187, 237, 310, 401, 412, 473
Assurancejournal, Indførsel i 23
Assurancepræmie (Spm. om Kaution) 137
Assurancesummens Nedsættelse 130

Befordring af Last til Bestemmelsessted med andet Skib efter indtraadt Havari 71
Behørig Lasteplads 529
Berth 529
Beskadiget Last 49, 193, 337, 482, 497
Beskadigelse af Person 509
Bestemmelsessted 392, 489
Bestemmelsessted, saa nær dertil som Skibet sikkert kan gaa . . 392, 489
Bjergeløn tilkjendes Søsterskib? 225, 401
Bjergning og Assistance 1, 27, 68, 74, 81, 97, 134, 187, 225, 255, 292 401, 433, 537
Bugsering, se Slæbning.
Bøder for Ikke-Opfyldelse af Certeparti, halv Fragt 87

„Calculated ready to load about" 87

„Despatchmoney" 327
Drikfældighed (Skipper) 422
Dispachespørgsmaal 348

Erstatning (for bortkommet Taske) fastsat af Sjøretten 17
Expeditørers Ansvar 49, 193

„Flagskipper", Krav paa Godtgjørelse 321
Forbud, ulovlig nedlagt (Erstatning) 205

Side.

Forsikring, se Assurance.
Forsømmelighed 20, 106, 214, 237, 331
Fragtbetalingsspørgsmaal 62, 71, 143, 145, 353, 369, 465
Fragt af det fulde udlossede Kvantum 143
Fragt betalbar efter den indladede eller udlossede Vægt efter Rederiets Valg 62
Fragt (forhøiet) fra Nødhavn 71
Fritagelsesklausuler i Konnossement 8, 171

Hjemsendelse og Sygeunderstøttelse af Sjøfolk 21
Hyrespørgsmaal 41, 102, 321, 381, 385, 422

Indførsel i Forsikringsjournal 23
Indførsel i Skibsjournalen (Undladelse) 106
Ildebrand, Spm. om Ansvar 305
Isbrydergebyr 5
Ishindringer 392, 489
Journal, Undladelse af Indførsel i Forsikringsjournal 23
— Do. —„— Skibsjournalen 106

„Kaiplads“ 529
Kaplaken tilkommer Styrmand som midlertidig Fører 102
Kollision 65, 76, 113, 241, 247, 253, 273, 295, 342, 345, 356, 407, 424, 513
Konnossementspørgsmaal 8, 171, 408, 449, 454, 500
Konnossementspaategning for Overliggedage 201, 523
Kontrakt, Spm. om Kontrakt er kommet istand 310
Kontraktsbrud 209
Kost- og Maanedspenge (Assurancespm.) 412
Kulforsyning utilstrækkelig (Assurancespm.) 237
Kulminegaranti 523
„Kvalitet ubekjendt“ 8

Lanterner (utilstrækkelig Lysstyrke etc.) 113, 247, 295, 407
Legemsbeskadigelse 509
Leie af Skib 315
Liggedagsspørgsmaal 33, 82, 110, 177, 201, 327, 523, 529, 542
Liggedage paa Lastepladsen, Befragteren ansvarlig 523
Liggedagsgodtgjørelse, „to be settled where it is due“ 523
Liggetid „to commence as customary“ 529
Lækage tilstedeværende ved Reisens Tiltrædelse 441

Maanedsbefragtning 209, 331, 365
Manglende Last 171, 408, 500
Maskinister paa norsk Fartøi, Maskincertifikat 381
Maskinskade (Assistance) 187

Nedsættelse af Forsikringssummen 130
Notice (ved Liggedagsspm. sen Lastning el. Losning) . . . 33, 523, 542

Overliggedagsspørgsmaal, se Liggedagsspørgsmaal.
Overseiling, se Kollision.

Side.

Paadrivning, se Sammenstød.
Positionsberegning 87
Propellen mistet (Bjergning) 97

Reparation og Sjøpant 506
Ruteskibe og deres Expeditørers Ansvar for udlosset Gods . . . 49, 193

Saa hurtig Skibet kan levere (modtage) 33, 542
Saa nær dertil, som Skibet sikkert kan gaa 392, 489
Sammenstød og Paadrivning, se Kollision.
Short delivery 171, 408, 500
Sjødygtighed ved Skibs Tiltrædelse af Reise 441
Sjøpant 365, 506
Sjøret, Sags Henhøren under 430
Skade paa „bortleiet" Skib (Erstatning) 315
Skade paa Last, se beskadiget Last.
Skade paa Person 509
Slæbningsspørgsmaal 65, 257, 264, 430
Slæbning henhører under Sjøretten 430
Streike 110, 177
Stuvning mangelfuld (Erstatningsspm.) 337
Styrmand som midlertidig Fører tilkommer Kaplaken, men ikke øget Hyre 102
„Svind" 171
Sygeunderstøttelse for Sjømand 21

Tidsangivelse i Certeparti 87
Tidsbefragtning, se Maanedsbefragtning.
Tilbagelevering af Skib 209
Tilskud til gjensidig Skibsassuranceforening 473
Timecharter, se Maanedsbefragtning.
„Tørn" i Burnt Island 529

Udlevering af Gods til urette Vedkommende 454
Uforsigtighed og Forsømmelse 20, 214
Usjødygtighed ved Reisens Tiltrædelse 441

Vidnespørgsmaal 221
Vintertillæg 5
Voldgiftsaftale 89

„Weather working days" 82

Fortegnelse over de i Sagerne mødte Sagførere.

H.R.Adv., H.R.Sgfr., O.R.Sgfr., Sgfr., betyder henholdsvis Høiesteretsadvokat, Høiesteretssagfører, Overretssagfører, Sagfører.

Side.

Ameln, Chr., O.R.Sgfr. 305
Arntzen, H.R.Sgfr. 102, 542
Asmussen, H.R.Sgfr. 495
Aubert, Thaulow, H.R.Adv. 454

Bang, A., O.R Sgfr. 500
Bauck, Henrik, O.R.Sgfr. 257
Berntsen, Ad., O.R.Sgfr. 385
Blichfeldt, Harald, H.R.Adv. 137, 365
Blom, G., H.R.Adv. 5, 89, 171, 177, 223, 225, 237, 295, 321, 356, 441, 529
Bredal, Johan, H.R.Adv. 87, 97, 113, 187, 225, 310, 412, 433
Bugge, F. M., H.R.Adv. 365

Carlsen, M., O.R.Sgfr. 214
Christiansen, H.R.Adv. 237
Christensen, Ed., O.R.Sgfr. 542

Damm, A., O.R.Sgfr. 292, 500
Diesen, O R.Sgfr. 321, 523
Dybwad, Knut, H.R.Adv. 315

Ebert, Waldm., O.R.Sgfr. 381, 454
Eckbo, Eivind, O.R.Sgfr. 408, 523, 529

Feragen, H.R Adv. 310, 433
Friele, O., O.R.Sgfr. 1

Halkier, H.RAdv. 33, 292, 327
Harbitz, H.R.Adv. 23, 412
Hazeland, A., H.R.Adv. 264
Heidenreich, E., O.R.Sgfr. 273

Side

Heyerdahl, Jens B., O.R.Sgfr. 513
Hofgaard, H.R.Adv. 353, 356
Holmboe, O.R.Sgfr. 385

Jensen, H.R Sgfr. 20
Johnsen, O.R.Sgfr. 62, 247
Jordan, Keyser, H.R.Adv. 473
Jørgensen, O.R.Sgfr. 247, 392

Klingenberg, H. O., H.R.Adv. 513
Koss, H.R.Adv. 110

Lund, C. O., O.R.Sgfr. 8
Lund, Fr. Stang, H.R.Adv. 381
Lundh, Carl, H.R.Adv. 205, 264, 482

Moe, Falck, O.R.Sgfr. 113
Møller, H. S., O.R.Sgfr. 205

Nøstdal, H.R.Adv. 315

Oppenheim, O.R.Sgfr. 497
Orning, O.R.Sgfr. 506
Ottesen, O R.Sgfr. 257

Paludan, O.R.Sgfr. 214

Ramm, Johnny, H.R.Adv. 110, 171, 331
Rasch, H.R.Adv. 89, 223, 295
Rubach, H.R.Adv. 353
Rye, H.R.Sgfr. 33, 62
Rygh, Per, O.R.Adv. 87
Rønneberg, H. J., H.R.Adv. 97, 137

Salomon, H.R.Sgfr. 20
Salomonsen, O.R.Sgfr. 214
Scheel, O.R.Sgfr. 506
Schiander, Arndt, H.R.Adv. 5, 23, 187, 482
Seip, H.R.Adv. 331, 408
Selmer, Fr., O.R.Sgfr. 177
Shaw, H.R.Sgfr. 495
Simonsen, O.R.Sgfr. 17, 327, 497
Sinding, O.R.Sgfr. 17
Stenersen, E., H.R.Adv. 8
Sørensen, O.R.Sgfr. 237

Tegner, O.R.Sgfr. 106
Torjusen, O.R.Sgfr. . . . . 1, 305.

Vogt, Benjamin, O.R.Sgfr. 473

Welding, O.R Sgfr. 102
Wiese, Karl Johan, H.R.Adv. 273

Fortegnelse over Domstolene.

		Side.
Bergens Sjøret	$^{10}/_{1}$ 03	1
Do.	$^{20}/_{3}$ 03	221
Do.	$^{5}/_{6}$ 03	305
Do.	$^{15}/_{8}$ 03	430
Christiania Sjøret	$^{12}/_{1}$ 03	5
Do.	$^{9}/_{2}$ 03	23
Do.	$^{4}/_{4}$ 03	113
Do.	$^{27}/_{4}$ 03	187
Do.	$^{11}/_{5}$ 03	529
Do.	$^{8}/_{6}$ 03	225
Do.	$^{15}/_{6}$ 03	321
Do.	$^{19}/_{6}$ 03	237
Do.	$^{12}/_{10}$ 03	408
Do.	$^{12}/_{10}$ 03	412
Do.	$^{7}/_{12}$ 03	523
Christianssunds Sjøret	$^{8}/_{4}$ 03	177
Danmarks Høiesteret	$^{21}/_{1}$ 03	20
Do.	$^{19}/_{11}$ 03	495
Drammens Sjøret	$^{16}/_{1}$ 03	8
Do. Skifteret	$^{26}/_{10}$ 03	506
Frederikshavns Søret	$^{11}/_{2}$ 03	27
Fredriksstad Sjøret	$^{3}/_{7}$ 03	422
Høiesteret, se Norges Høiesteret, Sveriges Høiesteret og Danmarks Høiesteret.		
Kjøbenhavns Landsoverret	$^{14}/_{12}$ 03	542
Kjøbenhavns permanente Voldgiftskomité	$^{24}/_{4}$ 03	143
Do.	$^{12}/_{5}$ 03	209
Kjøbenhavns Sø- og Handelsret	$^{14}/_{1}$ 03	17
Do.	$^{11}/_{3}$ 03	102
Do.	$^{25}/_{8}$ 03	106
Do.	$^{14}/_{5}$ 03	214
Do.	$^{10}/_{6}$ 03	292
Do.	$^{24}/_{6}$ 03	327
Do.	$^{1}/_{10}$ 03	497
Do.	$^{21}/_{10}$ 03	500

		Side.
Kristiania Sjøret, se Christiania.		
Kristianssunds Sjøret, se Christianssund		
Norges Høiesteret	$^{12}/_{3}$ 03	87
Do.	$^{20}/_{3}$ 03	89
Do.	$^{25}/_{3}$ 03	97
Do.	$^{26}/_{3}$ 03	110
Do.	$^{4}/_{4}$ 03	171
Do.	$^{23}/_{4}$ 03	264
Do.	$^{2}/_{5}$ 03	137
Do.	$^{27}/_{5}$ 03	223
Do.	$^{4}/_{6}$ 03	273
Do.	$^{10}/_{6}$ 03	295
Do.	$^{18}/_{6}$ 03	310
Do.	$^{18}/_{6}$ 03	315
Do.	$^{17}/_{6}$ 03	356
Do.	$^{25}/_{6}$ 03	365
Do.	$^{27}/_{6}$ 03	353
Do.	$^{2}/_{7}$ 03	381
Do.	$^{18}/_{7}$ 03	331
Do.	$^{24}/_{9}$ 03	433
Do.	$^{30}/_{9}$ 03	441
Do.	$^{2}/_{10}$ 03	454
Do.	$^{29}/_{10}$ 03	473
Do.	$^{4}/_{11}$ 03	482
Do.	$^{26}/_{11}$ 03	513
Porsgrunds Sjøret	$^{11}/_{4}$ 03	205
Risør Sjøret	$^{22}/_{1}$ 03	21
Sandefjord Sjøret	$^{17}/_{1}$ 03	41
Sveriges Høiesteret	$^{18}/_{1}$ 03	81
Do.	$^{23}/_{1}$ 03	65
Do.	$^{26}/_{1}$ 03	68
Do	$^{30}/_{1}$ 03	71
Do.	$^{24}/_{2}$ 03	74
Do.	$^{24}/_{2}$ 03	82
Do.	$^{27}/_{2}$ 03	76
Do.	$^{4}/_{3}$ 03	130
Do.	$^{18}/_{3}$ 03	134
Do.	$^{24}/_{3}$ 03	201

		Side.
Sveriges Høiesteret	$^{23}/_{5}$ 03	241
Do.	$^{29}/_{5}$ 03	253
Do.	$^{29}/_{5}$ 03	337
Do.	$^{4}/_{6}$ 03	255
Do.	$^{9}/_{6}$ 03	342
Do.	$^{11}/_{6}$ 03	345
Do.	$^{18}/_{7}$ 03	348
Do.	$^{6}/_{8}$ 03	424
Do.	$^{4}/_{9}$ 03	417
Do.	$^{28}/_{9}$ 03	489
Do.	$^{12}/_{11}$ 03	537
Do	$^{25}/_{11}$ 03	509

		Side.
Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn, se Kjøbenhavns Sø- og Handelsret.		
Tromsø Sjøret	$^{22}/_{8}$ 03	385
Trondhjems Sjøret	$^{6}/_{5}$ 03	257
Viborg Landsoverret	$^{9}/_{2}$ 03	33
Do.	$^{22}/_{2}$ 03	62
Do.	$^{18}/_{5}$ 03	247
Do.	$^{24}/_{8}$ 03	392
Voldgift, se Kjøbenhavns permanente Voldgiftskomité.		

Fortegnelse over Sagernes Parter.

	Side.
Åkerson & Co. i Gefle	258
Ångbåtsaktiebolaget Necken	417
Ångfartygsaktiebolaget Finska Lloyd	82
Ångfartygsaktiebolaget Gotland	345
Ångfartygsaktiebolaget Trafik	342
Ångfartygsaktiebolaget Trio	509
„Aarstein"s Rederi	177
S/S „Agder"	356
„Agnhammar" S/S	424
Aktieselskabet Bodø Kul- og Saltkompagni	454
Aktieselskabet „Christiansholms Fabrikker"	327
Aktieselskabet Det forenede Dampskibs-Selskab i København 5, 17, 62,	497
Aktieselskabet „Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise"	292
Aktieselskabet „Erminia" ved dets Bestyrelse	295
Aktieselskabet Hasle Klinker & Chamottestensfabrik	542
Aktieselskabet Korn- og Foderstofkompagniet, Nordjydsk Afdeling i Aalborg	62
Aktieselskabet „Københavns Trælasthandel"	500
Aktieselskabet Petroleums- og Maskinolieraffineriet	89
Aktieselskabet „Premier"	237
A/S Østlandske Kulkompagni	529
„Alfa"s og „Beta"s Rederi samt „Alfa"s Fører Ingv. M. Bryde	41
Andersson, I. E., Kaptein	255
„Anna"	353
Assuranceforeningen „Skuld"	237
Barrett, G. R., Kaptein	253
Bergens Assuranceforening	473
Bergenske Dampskibsselskab	356
Bergens mekaniske Værksted	305
Bergnings- och Dykeri-Aktiebolaget Neptun	68
Bernburg, I., København	143
„Beta"	41
Bjerke, Johan	454
S/S „Bjørgvin"s Rederi	441
„Blink", Bugserbaad	430
Blok, I. van Dyk	74
Bodø Kul- og Saltoplag A/S	454
Boye, E. E., Kaptein	342
Bolstad, Sigurd	386
Borgestadholmens Brug	205
Børgesson, C. J.	65
Borzone, Enoch, Kaptein	76
Boy, G. Conr., Konsul	223
Bryde, Ingv. M., Kaptein	41
Bull-Simonsen	513
Callesen, A. L. V., Kaptein	214
„Castor"	247
„Cecilie"s Rederi	205
S/S „Chingford" af London	27
Christensen, H. C., Marstal	143, 342
Christensen, Lars, Kaptein	106
Christensson, I.	424
Christiansholms Fabriker, A/S	327
S/S „Clara", Rederi	321
S/S „Circassion Prince"s Rederi	89
Continentale Versicherungsgesellschaft	223
Coos, Olof	65
„Corinna"s Rederi	408
Dampskibsassuranceforeningen „Nora"	412
„Dampskibsselskabet af 1896"	327
Den østlandske Skibsassuranceforenings Konkursbo	137
Det Bergenske Dampskibsselskab	356
Det forenede Dampskibs-Selskab 5, 17, 62,	497
Det nordenfjeldske Dampskibsselskab	513
Det Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab	187
Deutscher Lloyd Transport-Versicherungs Actiengesellschaft	76

Side.

S/S „Dorothy"s Rederi ved J. Martens 273

Eliassen, I. 315
S/S „Ella"s Rederi 97
Enhørnings I. A. Trævaruaktiebolag 82, 134, 201
Erikson, E. T., Kaptein 424
Eriksson, Konstantin 74
„Erminia", A/S 295
S S „Ernst"s Rederi 113
S/S „Etna"s Rederi 74
Ette, Henry 385

Finska Lloyd, Ångfartygsaktiebolaget 82
S/S „Fiskeren"s Rederi 221
Fock, I. P. A., Styrmand 247
Fortuna Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft 23
Forsberg, C. A. 365
Fredriksen & Co. 365
S/S „Freja" 345
S/S „Frithjof"s Rederi 110
Förnyade ångfartygsaktiebolaget Svenska Lloyd 71

Geisnæs, O. C., Havnefoged 247
Gotaas, T. 110
Gotland, Ångfartygsaktiebolaget . . 345
S/S „Guernseys" Rederi 412
Göteborgs Bogseringsaktiebolag . . 241
Göteborgs Nya Ångslupsaktiebolag . 342

Hannevig, Chr. 473
Handelsbolaget med Firma Sölvesborgs Skeppsvarf 537
Hansen, C. K. 292
Hansson, Hilmer, Kaptein 241
Hansson, Olof 424
Hasle Klinker & Chamottefabrik, A S 542
Hastrup, Aage Fri 214
Hauge, John 209
„H. C. Christensen" 342
Henrichsen, Carsten 102
Hetty, J. H., Kaptein 321
Hilligsøe, Kœdt & Co. 17
„Hilma"s Rederi 295
Holst, J. W. 171

Indemnity Mutual Marine Assurance Company Limited 348
S/S „Inland" 241
S/S „Italia" 529

Janson, Johnson & Co., Göteborg . . 71
Jentoft, V. B., Konsul 284
Johannesens Enke, I. E. 315
Johansen, Knud, Stuert 21
S S „Jonian" 253
Kahrs & Ko., Johan, Bergen 315
Kall, P. I., Kopsul 27

Side.

Kalvild Træsliberi 353
Klingenberg, Ingvar 177
Knudsen, Carl, Mægler 353
Knudsen, Chr. B., Kaptein 495
Korn- og Foderstofkompagniet i Aarhus 33
do. do. i Aalborg 62
Kraemer, Johannes m. fl. 537
S S „Krystal"s Rederi A/S Krystal af Kragerø 187
Københavns Trælasthandel A/S . . . 500
S S „Køln" 292

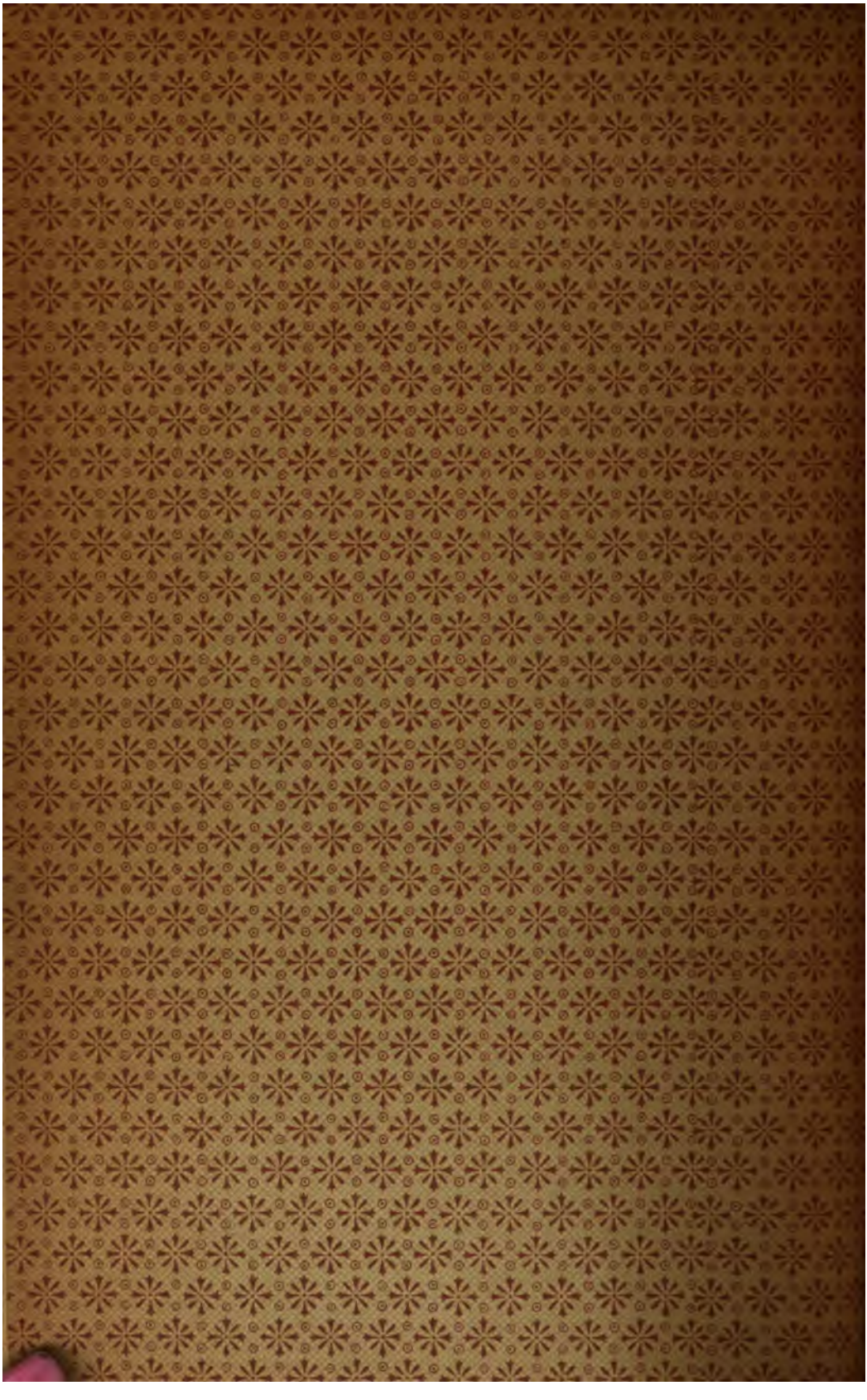
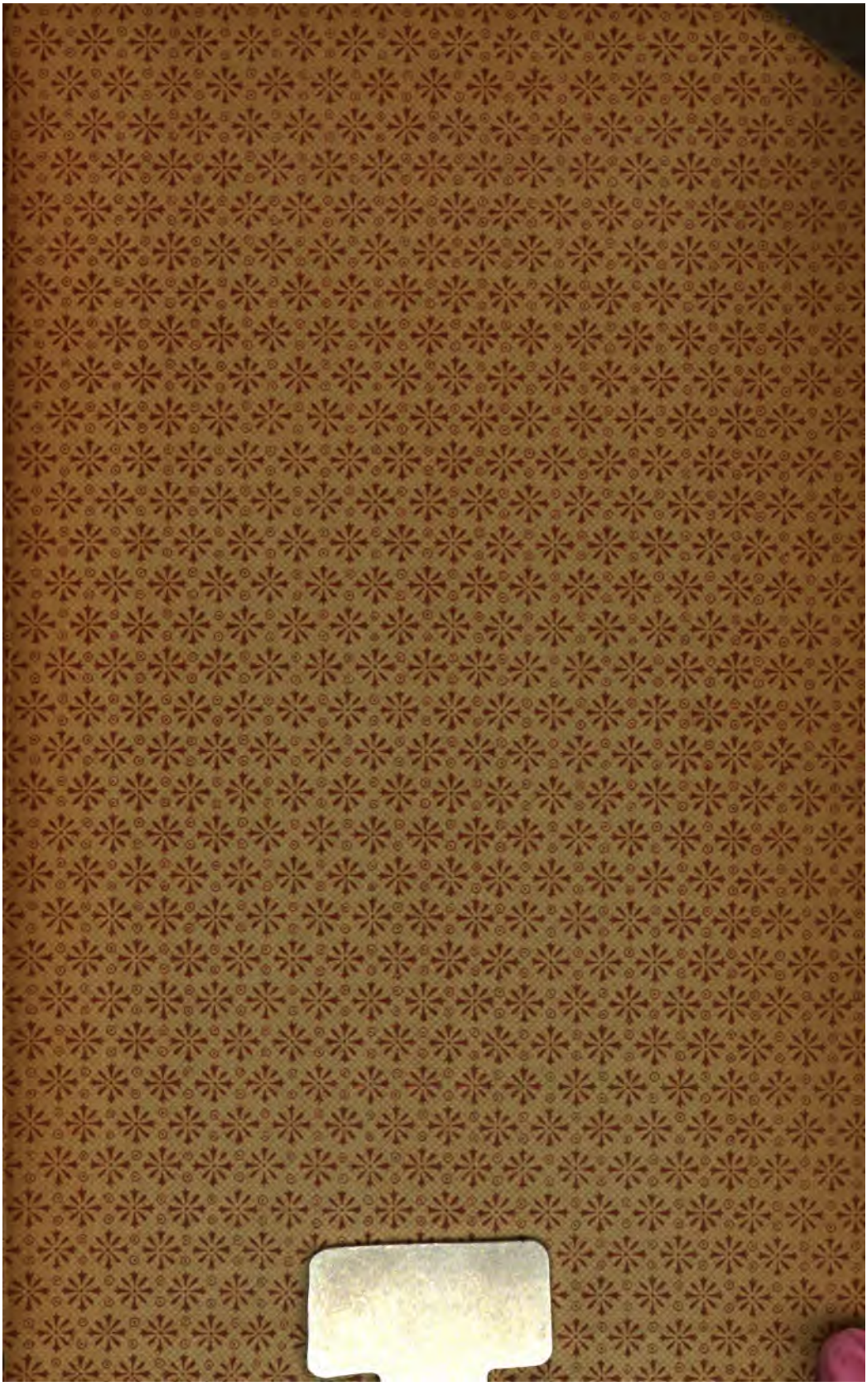
Lagerwall, John 65
Larsen-Morck, A. 523
Larsen, Chr 41
Lemenant, I. B. M. V. 495
Leroy, L. P. 495
Lie, Johan, Konkursbo 223
Lie & Røer 87, 408
Lindvig, A. O. 187
Lockert, A. M. 385
Lohre, H. A., Konkursbo 506
S S „Lovisa" 255
Lundqvist, Gustav 385
Lyngaas & Co., Jac. O. 310
Lysoljeförvaringsaktiebolaget i Örnsköldsvik 489

„Magnus Falsen" 513
Magnusson, Carl 509
Magnusson, E. W., Kaptein 417
Martinsen, A., Kaptein 422
S/S „Merkurius" 76
Meyer, Gerdt 331
Moss Værft, Bjergnings- og Dykkerskompagni 506

Necken — Ångbåtsaktiebolaget . . . 417
Neptun, Bjergnings- och Dykeriaktiebolaget 68
Nilsen & Borge 5, 23
Nilsen, Johannes 385
Nilsen, Nikolai 385
„Nora", Dampskibsassuranceforeningen 412
Nora Karlskoga Järnvägsaktiebolag . 424
Nordenfjeldske Dampskibsselskab . . 187
Nordre Bergenhus Amts Dampskibsselskab 273
„Nore" af Raumo 27
„Norrtelje", Sjöförsäkringsföreningen 130
Notbruget „Brødrene" 264

„Ocean", Sjöförsäkringsaktiebolaget . 424
Oksnæs, Andr. J. 513
Oksnæs, Petter L. 513
S/S „Olaf Kyrre"s Rederi 97
Olsen, Hans, Dykkerforretning . . . 1
Olsen, Wilhelm, Grosserer 441
Olson, John E., Göteborg 76
S/S „Otterbäcken" 424

	Side.
Petersen, P., Kaptein	392
Petersen, William, Lmd. m. fl.	348
Petroleums- og Maskinoljeraffineriet A/S	89
S/S „Poseidon"	74
Poseidon, Søforsikringsselskabet	482
„Premier", A/S	237
„Provision", Import Co., Lmtd.	497
Pymann & Co., Geo	33
Rasmussen, Chr., & Bøye, Randers	392
S/S „Riberhus"s Rederi	1
Rosendahl, F. S., Kaptein	529
Röhss, Christian, Gøteborg	81
Saltviks Trävaruaktiebolag	134
Sandberg, P. J., Kaptein	130
S/S „Scandia"s Rederi	365
Schultz, R., Kaptein	542
S/S „Senator Krüger"	542
S/S „Siggen"s Rederi	315
S/S „Sjofna"	8
Sjöförsäkringsaktiebolaget „Ocean"	424
— föreningen „Norrtelje"	130
S/S „Skjold"s Rederi	221
„kuld", Assuranceforeningen	257
S/S „Smølen"s Rederi	225
S/S „Sofia"	417
Sonesson, H., Kaptein	337
Sonesson & Persson, Ystad	337
Steen, H.	430
Stenehjem, Ivar	310
Stockholms Transport- och Bogseringsaktiebolag	489
Stousland, A., Kaptein	201
„H. H. Strand"s Rederi	523
Strömberg, Frithjof	385
Svenska Lloyd	71
Svitzers Bjergningsentreprise, Em. Z.	292
Søforsikringsselskabet „Poseidon"	482
— „Ægir"	225

	Side.
Sölvesborgs Skeppsvarf	537
Søndenfjeldske Norske Dampskibsselskab	187
Sørensen, Hans, Kaptein	422
Syrdahl, M. B., Kaptein	482
Thoresen, C. A.	8
Thorkelin, E. S.	20
Tobiassen, Alfred	385
Trafik, Ångfartygsaktiebolaget	342
Trio, —	509
Tromsø Amts Dampskibsselskab	433
S/S „Tronda"s Rederi	482
Trondhjems Lægterkompagni	257
Trondhjems Kommune	257
Trovik, Hans, Kaptein	345
Tulinius, Thor E., Kjøbenhavn	209
Uddevalla Bogserings- och Transportaktiebolag	81
S/S „Union"s Rederi	87
Urania, Dampskibsselskab	102
Vesteraalens Dampskibsselskab	433
Vestlandske Lloyd	331
S/S „Victoria"s Rederi	113
Walter, Kaptein	8
Wehr, Heinrich, Kaptein	225
Wiborg, Nicolay	381
Winck, Carl H., Kaptein	68
„Ægir", Søforsikringsselskabet	225
Østlandske Kulkompani A/S	529
— Skibsassuranceforening	137

Ex Ed
5/29/26